



Deutscher Marinebund
Landesverband Baden-Württemberg

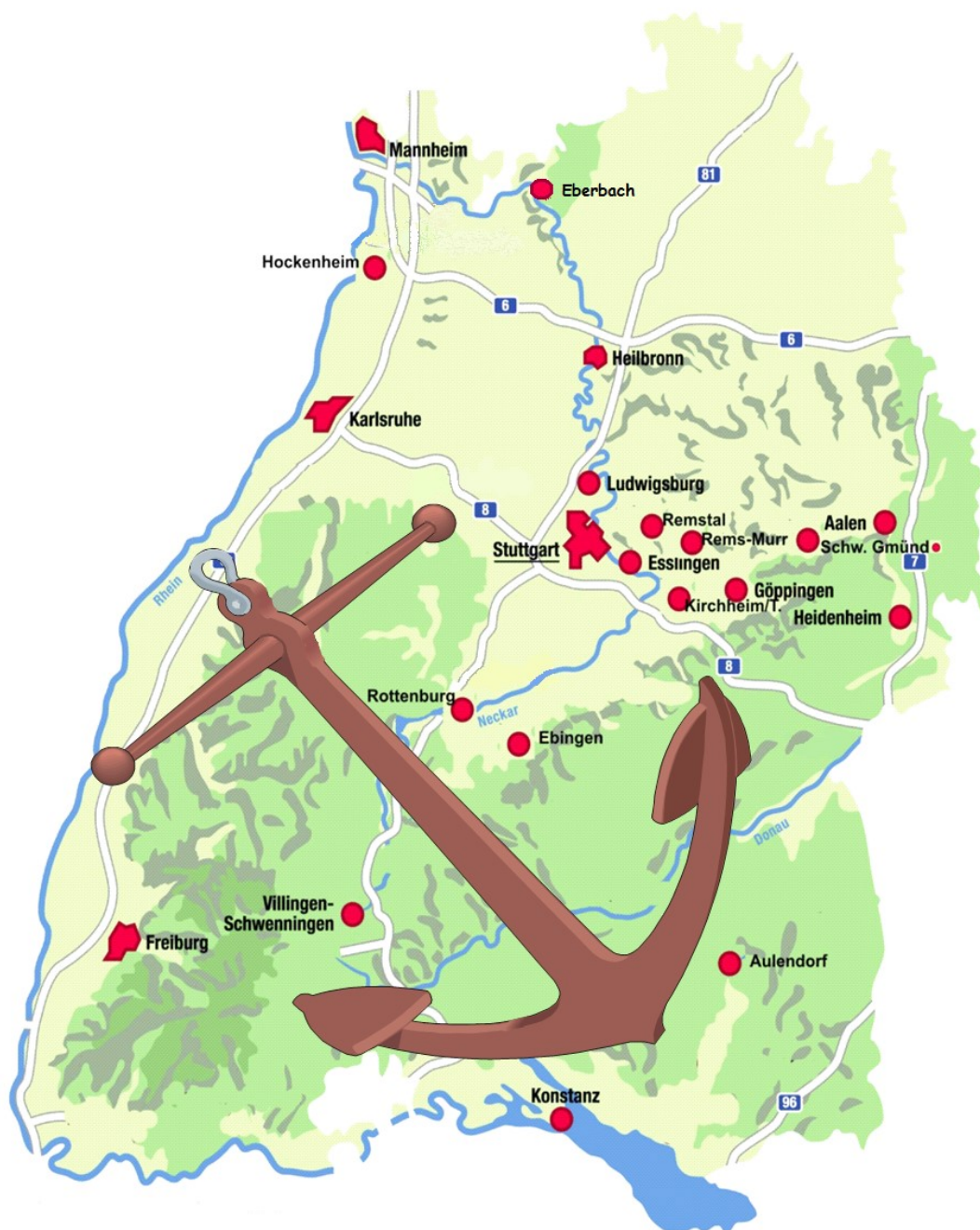


Nr. 152 Ausgabe Juni – August 2020

LV - Nachrichten

Für die Kameradschaften ...

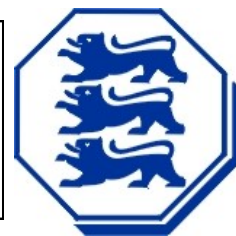
...aus den Kameradschaften





Inhalt

Nr. 152 Ausgabe Juni – August 2020



T h e m a

S e i t e

- **Seite des Landesverbandsleiters**



3

In Zeiten von „Corona“



- **Aktuelles u. Geschichten aus den Vereinen...**

5 - 26

MK Albstadt-Ebingen

MK Eberbach

MK Esslingen

MK Heilbronn

MK Konstanz

MK Rottenburg

MV Stuttgart





der Landesverbandsleiter



DEUTSCHER MARINEBUND e.V.

Landesverband Baden-Württemberg

Björn Kienzle Landesverbandsleiter



Moin liebe Kameradinnen! Moin liebe Kameraden!

In meinem Vorwort der letzten Landesverbandsnachrichten (März 2020) erwähnte ich bereits, dass auch Deutschland vom Corona-Virus betroffen ist, damals sprach man noch von einer Epidemie, die hauptsächlich auch nur regionale Hot-Spots hatte. Die anschließende Entwicklung der Epidemie, die dann zu einer Pandemie wurde, konnte niemand erahnen, die diesbezüglich seitens unserer Regierung festgelegten Maßnahmen haben unser freiheitliches Leben massiv eingeschränkt, die Maßnahmen trafen uns dabei in einem Ausmaß, das wir bis dahin nicht kannten.

In Deutschland hat die Corona-Pandemie offenkundig ihren Höhepunkt überschritten, das Leben nimmt trotz der weiterhin notwendigen Hygiene- und Abstandsregeln langsam wieder alltäglichere Züge an. Wir alle haben unsere Freiheiten vermisst, diese bekommen wir in langsamen und überlegten Schritten wieder zurück. Viele der drastischen Einschnitte waren aber notwendig, sie haben aber auch sehr viele Menschen, Unternehmen und eben auch Vereine in existenzielle Nöte gebracht.

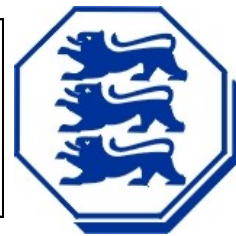
Das Kameradschaftsleben in unseren Mitgliedsvereinen kam dabei auch nahezu zum Erliegen, Zusammenkünfte waren nicht mehr möglich und zahlreiche Veranstaltungen, teilweise mit langem Planungsvorlauf, mussten auf unbestimmte Zeit verschoben oder sogar abgesagt werden. In meinen Kurzinformationen Mai und Juni 2020 berichtete ich u.a. auch von Kameradinnen und Kameraden, die in Zeiten des Lockdowns dennoch „Kameradschaft“ gezeigt haben, dies z.B. durch Einkaufshilfe, musikalischer Unterhaltung oder maritimer Unterhaltung auf YouTube.

Durch den Lockdown, der alle unsere Mitgliedsvereine getroffen hat, gibt es natürlich aus den vergangenen Monaten nur wenig zu berichten, weshalb mich auch unser Kamerad Schorsch Kleszewski Anfang Juni mit der Information kontaktierte, dass wir aufgrund der Corona-Pandemie nahezu keine Beiträge für die anstehende Ausgabe der Landesverbandsnachrichten vorliegen haben und daher auf diese Aufgabe verzichten müssen. Es kam mir daraufhin die Idee, eine Ausgabe der Landesverbandsnachrichten herauszugeben, welche mit maritimen Berichten, Seemannsgarn, Geschichten und und und gefüllt sein könnte. Kam. Schorsch Kleszewski kontaktierte unverzüglich alle unsere Mitgliedsvereine und bat dabei um v.g. Beiträge, mit welchen eine „Corona-Ausgabe“ der Landesverbandsnachrichten gefüllt werden könnte. Diese Idee, welche mir durch den Kopf ging, liegt nun heute „druckfrisch“ vor Euch. Ich möchte mich daher an dieser Stelle ausdrücklich für die zahlreichen Beiträge bedanken, die Kam. Schorsch Kleszewski von Euch erhalten hat. Ja, wir haben sogar teilweise Beiträge erhalten, die derartig lang sind, dass diese aufgeteilt in den kommenden Ausgaben der Landesverbandsnachrichten fortgesetzt werden. Bravo Zulu!





der Landesverbandsleiter



Die eingereichten Beiträge, die in dieser Ausgabe veröffentlicht werden, sind derartig interessant und toll, dass für zukünftige Ausgaben der Landesverbandsnachrichten es gerne gesehen ist, weiterhin Eure persönlichen Erzählungen, maritime Geschichten und und und als redaktioneller Beitrag zu erhalten, denn aus meiner Sicht werden damit die Landesverbandsnachrichten deutlich auf.

Bedingt durch die Corona-Pandemie und der damit verbundenen Auflagen musste auch der Landesverbandstag Baden-Württemberg „auf unbestimmte Zeit“ verschoben werden. Bekanntlich und aus den vergangenen von mir erstellten Kurzinformationen zu entnehmen, werde ich mich Anfang Juli 2020 mit den Kameradinnen und Kameraden aus Albstadt-Ebingen beraten, dabei werden wir dann den Termin für den Landesverbandstag 2020 gemeinsam festlegen. Sobald hier die entsprechende Entscheidung vorliegt, werde ich unverzüglich informieren.

Zwischenzeitlich wurde auch der neue Termin für die Frühjahrstagung des Deutschen Marinebundes festgelegt, diese findet nun am 26. und 27. Juni 2020 in Laboe statt. Entsprechende Berichterstattung werde ich anschließend – in Form einer weiteren Kurzinformation – Euch allen zukommen lassen.

Aktuelle und wesentliche Themen des Deutschen Marinebundes habe ich Euch bereits mit meinen Kurzinformationen „Mai 2020“ und „Juni 2020“ zukommen lassen, weshalb ich in meinem heutigen Vorwort nicht weiter auf bereits Berichtetes eingehe. Darüber hinaus hatte sich in den Kurzinformationen „Juni 2020“ der Fehlerteufel eingeschlichen! In der von mir angegebenen Adresse der Internetseite von Jürgen Zeeb ist ein Schreibfehler, die korrekte Internetadresse lautet www.old-hamburg.com. Ich bitte diesen Fehler zu entschuldigen.

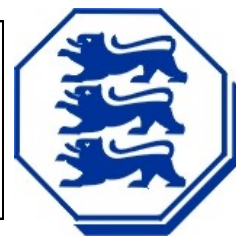
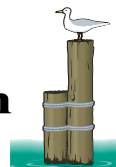
Liebe Kameradinnen, liebe Kameraden, an dieser Stelle möchte ich mich für heute verabschieden und wünsche Euch allen viel Spaß beim „Studieren“ dieser außergewöhnlichen Ausgabe der Landesverbandsnachrichten. Ebenfalls wünsche Ich Euch, Euren Familien und allen Euren Lieben nur das Beste, vor allem aber Gesundheit!

Herzliche und kameradschaftliche Grüße, Björn.





MK Albstadt-Ebingen



„Gemeinsam gegen Corona“

Die Pandemie hat unser Vereinsleben und unsere Planungen komplett ausgebremst. Uns ist es ein großes Bedürfnis, alle Mitglieder über den aktuellen Stand zu informieren.

Die Vorstandschaft hat sich zu einer Sitzung unter strenger Einhaltung der Corona-Formel AHA (Abstand – Hygiene – Alltagsmasken) im Pfarrsaal der Heilig-Kreuz-Kirche in Ebingen eingefunden. Hier noch mal ein herzliches „Danke schön“ an die Verantwortlichen für die Bereitstellung der Räumlichkeit.

Für die Vorstandschaft war es ein wichtiger Punkt und ein großes Anliegen, dass alle Mitglieder auf einen einheitlichen Informationsstand gebracht werden. Dies erfolgte durch ein Rundschreiben. In dieser schwierigen Zeit sind der Verein und vor allem die Kameradschaft ein ganz wichtiges Element. Gerade der maritime Grundgedanke muss hier ganz hoch angesiedelt werden: „Wir sitzen alle im selben Boot, aber mit gemeinsamer Anstrengung schaffen wir das“. Wir ziehen alle am selben Strang, eigentlich fehlt nur noch das passende „Shanty“ dazu. Aber mit dem gemeinsamen Singen haben wir ja im Moment noch unsere Probleme.

Die geplanten Vorhaben und auch die Auftritte mit dem Shantychor mussten komplett gestrichen werden. Auch unser traditionelles Sommerfest in Onstmettingen kann unter den gegebenen Umständen nicht stattfinden. Eine Vorplanung für das zweite Halbjahr macht in der momentanen Lage wenig Sinn. Der Landesverbandstag vom DMB, mit dessen Durchführung für dieses Jahr unsere Marinekameradschaft beauftragt wurde, ist mit Absprache unseres Landesverbandsleiters Björn Kienzle auf einen noch nicht festgelegten Termin in den Raum September, Oktober verlegt. Der vorgesehene Auftritt mit dem Shantychor bei der Landesgartenschau in Überlingen wurde bereits neu terminiert und auf den 07.08.2021 verlegt.

Ein großes Problem bereiten uns im Moment die Chorproben. Wir können uns nach den momentanen Verordnungen nicht treffen. Eine vorgegebene Abstandsregelung und personelle zahlenmäßige Beschränkung macht für einen Chorgesang wenig Sinn. Eine Maskenpflicht kommt schon gleich gar nicht in Frage. Ein Risiko können wir auf gar keinen Fall eingehen. Für uns steht die Gesundheit und Gesunderhaltung von allen an erster Stelle. Wir müssen jetzt einfach mal die weitere Entwicklung abwarten und hoffen, dass sich eine Verbesserung einstellt. Mit viel Disziplin und Ausdauer werden wir wieder eine Rückkehr zu einem normalen Alltagsleben schaffen.

Wir richten den Appell an euch alle:

„Mit Abstand sind wir die Besten“ Und gemeinsam schaffen wir das!

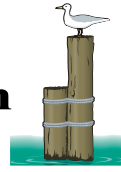
Bleibt gesund -

Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen





MK Albstadt-Ebingen



Bei allem Ernst der Lage sollte man aber das Lachen nicht ganz vergessen. Ein Sprichwort sagt ja Singen und Lachen erhält jung und gesund.

Folgendes hat sich zugetragen:

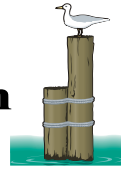
Mit der Einführung der allgemeinen Maskenpflicht ist auch gleichzeitig ein gewisser Modetrend auf den Markt gekommen. Ich hab mir eine schicke Maske weiß-blau mit bayrischem Rautenmuster gekauft. Gleich hab ich die neue Maske getestet. Zuerst bin ich auf die Bank und hab „Geld abgeholt“! Dann bin ich zum Einkaufen gegangen. An der Kasse bin ich dann problemlos und unerkant an der Kassiererin hinter der Plexiglasscheibe vorbeigekommen.



Auf dem Parkplatz habe ich dann vor der Weiterfahrt meinem Nummernschild auch noch eine Alltagsmaske verpasst. Jetzt habe ich ein kleines Vergehen gegen die StVo in Kauf genommen. Ich bin gegen die Verordnung mit aufgesetzter Maske gefahren. Der Grund, ich wollte die Funktion der neuen Blitzer, die ja zurzeit trotz der Trockenheit wie die Pilze aus dem Boden schießen, überprüfen. Hat natürlich alles wunderbar geklappt.

Am nächsten Tag stand folgendes in der Zeitung: Nach mehreren eindeutigen Zeugenaussagen wurde in München der Ministerpräsident Markus Söder wegen mehreren Straftaten vorläufig festgenommen!





Ein Ständchen auf dem Akkordeon

Menschen Gerhard Schorer verliert trotz der Ausgangsbeschränkungen nicht die gute Laune. Bei schönem Wetter sitzt er auf einem Bänke auf dem Marktplatz und musiziert.

Schwenningen Sein Instrument der Wahl ist in diesen Tagen ein Hohner-Akkordeon. Seit vielen Jahren singt er beim Shanty-Chor mit. Da verwundert es nicht, dass neben Volksliedern und Schlägern auch Seemannslieder zu seinem Repertoire gehören. Bei schönem Wetter setzt sich der 83-Jährige auf eine Bank auf dem Schwenninger Marktplatz und bringt mit großem Spaß das Akkordeon zum Erklängen. Da er in der Nähe wohnt, ist es nicht weit zu diesem Platz. „Der neu gestaltete Marktplatz ist wunderschön, und an den Spargel habe ich mich auch gewöhnt, nachdem ich die Bedeutung weiß“, berichtet der Rentner.

Die Liebe zum Akkordeon ist bei ihm erst spät gewachsen. Bis zu seinem zweiten Lebensjahr sei er blind gewesen. Nach einer Operation erlangte er zwar wieder die Sehfähigkeit, aber mit Einschränkungen. Weil Sport nichts für ihn sei, habe der Vater ihn das Akkordeonspiel lernen lassen. Spaß habe ihm das allerdings keinen bereitet.

Als selbständiger Geschäftsmann blieb ihm keine Muße für dieses bis dahin ungeliebte Hobby. „Im Ruhestand hab ich wieder angefangen und es hat Spaß gemacht.“ Aus einer Laune heraus kaufte er ein Akkordeon für 50 Euro und fing wieder an zu spielen. Spaß bereitet Gerhard Schorer offenbar auch seiner Umgebung wenn er sein Instrument ertönen lässt. Mit dem Zug unternimmt er gerne Tagesausflüge in die nähere und weitere Umgebung. Und da nimmt er manchmal das Akkordeon mit und macht Straßenmusik. Da komme es nicht selten vor, dass ihm Passanten Geld zustecken wollten, obwohl er das gar nicht

beabsichtige, erzählt er schmunzelnd. Für Wünsche ist er offen und verfügt über ein breites Repertoire, diese auch zu erfüllen.

Wegen der Ausgangsbeschränkungen möchte der Ruheständler derzeit keine Tagesausflüge unternehmen. Also setzt er sich einfach auf den Marktplatz seiner Heimatstadt und sorgt hier für Unterhaltung. Akkordeon ist nicht gleich Akkordeon, erzählt Schorer. Zuhause habe er eine ganze Sammlung zusammengetragen. Gestern spielte er auf einem diatonischen Akkordeon, daneben gebe es noch chromatische.



Musik auf Knopfdruck

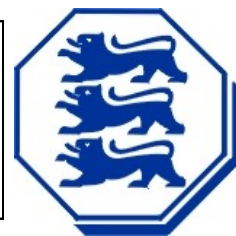
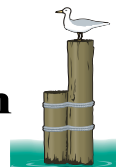
Beim diatonischen Akkordeon entstehe bei Zug und Druck bei den meisten Tasten ein unterschiedlicher Ton. Es hat immer eine Knopftastatur und je eine Note auf Druck und Zug pro Knopf, was es sehr kompakt macht. Chromatische Akkordeons haben entweder Piano- oder Knopftastaturen – je nach Vorliebe des Spielers. Es sei nicht einfach, Noten für diatonische Akkordeons zu finden. „Wenn ich Noten will, muss ich zu Hohner nach Trossingen.“ Und so manches Musikstück habe er sich auf dem diatonischen Akkordeon selber beigebracht.

Für ein Spontankonzert braucht es nicht viel: ein Plätzchen an der Sonne und einen gut gelaunten Spieler. Und Gerhard Schorer freut sich, wenn Passanten von seinem Spiel Notiz nehmen. Vielleicht erfüllt er dann auch wieder einen Musikwunsch.





MK Albstadt-Ebingen



Auch eine Möglichkeit, um maritimes Liedgute in dieser schwierigen Zeit zu vermitteln.

Unser Chorleiter Manfred Ströle hat sich auf Einladung unseres Kameraden Jürgen Zeeb im Museum „Old Hamburg“ in Rottenburg unter Einhaltung aller Sicherheitsmaßnahmen im kleinen Kreis mit den Kameraden Hartmut Kittel und Klemens Schorp getroffen. Hier wurde von „Old-Hamburg TV“ ein Video erstellt und ich denke unsere Kameraden haben hier die beiden Shantychöre Rottenburg und Albstadt-Ebingen in dieser schwierigen Zeit in einer ganz ungewöhnlichen Form präsentiert. Vielen Dank an die Darsteller und viel Spaß beim Video unter <http://www.old-hamburg.com> (in der Menueleiste TV auswählen und das Video starten. Dort gibt es noch weitere interessante Videos zu entdecken. Ihr könnt auch über die homepage von der Marinekameradschaft Albstadt-Ebingen darauf zugreifen. Hier unsere Adresse: www.mk-albstadt-ebingen.de

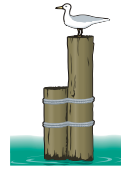


Foto: H.G. Kleszewski





MK Eberbach



L a b s k a u s

Was wär am Ende lieber Gott
die ganze Seefahrt wert,
stünd nicht zuweilen so ein Pott
mit Labskaus auf dem Herd.
Und fragt man einen Seemann mal,
ob Labskaus oder Kuß,
ruft er: „Hier gibt es keine Wahl,
ich bin für beides, Schluß!“

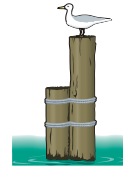
Erst kippt er einen scharfen Schnaps,
noch besser kippt er zwei;
dann folgt mit einem einz'gen Haps
das ganze Spiegelei.
Und wenn es von den Lippen leckt,
das ist ihm völlig wurscht,
Hauptsache, daß es richtig schmeckt,
und dann zum Schluß der Durscht!

Und während er das Kinn abwischt,
sind alle Sorgen fern;
zufrieden denkt er, wenn es zischt,
jetzt leb' ich wieder gern!
Was sagt der Arzt? Der Bauch muß weg,
das Herz ist überlastet!
Das schert mich heute einen Dreck,
ab morgen wird gefastet!
Dem Laien ist der Labskaus fremd,
weshalb er ihm mißtraut,
sein Aussehn ist es, was ihn hemmt,
es scheint ihm vorgekauft.

Er ahnt nicht, was sich drin verbirgt,
und wittert allerlei,
heimtückisch schielt, indes er würgt,
das fette Spiegelei.
Das ganze schmückt ein dicker Kranz
von Rotebeetsalat,
was ist denn das? Ein Heringsschwanz!
Verdächtig! In der Tat!
Doch läßt er, aquavitgestärkt,
dem Schicksal seinen Lauf,
und zwischendurch, (wenn's keiner merkt),
stößt er mal kräftig auf.

Die Schlüssel wandert hin und her,
und munter wird gezechet,
und hat man keine Zähne mehr,
dann schätzt man es erst recht.
Es schmeckt sogar bei Stärke zehn
auf wildbewegter See,
und fängt es an sich umzudreh'n,
geht man mal schnell nach Lee;
und wenn man es dann wiedersieht,
genauso, wie es war,
dann denkt man bloß, ach laß man schiet,
es schmeckt doch wunderbar.





Master next God

Der Bundeskongress (AO-Tag) des Deutschen Marinebundes (DMB) fand am 26. Oktober 2019 in Berlin statt. Bereits am Vorabend fand eine Podiumsdiskussion zum Thema „Die europäische Sicherheits- und Verteidigungsunion. Herausforderung für die deutsche Marine und die maritime Wirtschaft“ statt. Bei diesem Thema waren sich die Spitzenpolitiker, Experten und der Staatssekretär Silberhorn schnell einig, dass es einer engeren europäischen Zusammenarbeit bedarf, um weltweit angemessen mitreden zu können.

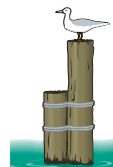
Der AO-Tag wurde vom Präsidenten Heinz Maurus eröffnet. In den Berichten über das Geschäftsjahr 2018 und die ersten Monate des Jahres 2019 wurde deutlich, dass die Sanierung des Maritimen Ehrenmals in Laboe den DMB vor große finanzielle Herausforderungen stellt, die ohne eine Hilfe von Bund und Land sowie anderen Institutionen nicht bewältigt werden können.

Für die MK „Tsingtau“ waren die Berichte einigermaßen spannend, weil sie auf dem letzten AO-Tag in Kiel einen Antrag zum Erhalt des maritimen know hows in Deutschland eingebracht hatte, der nach einer Diskussion einstimmig von den Delegierten angenommen wurde. Auch in der Berichterstattung über den Kieler Kongress in der Fachpresse wurde die Annahme dieses Antrages positiv dargestellt. Da war es dann doch befremdlich, dass der Esslinger Antrag weder in den Berichten noch bei der Antrags-erledigung erwähnt wurde.

Auf Nachfrage der MK „Tsingtau“ hieß es dann aber, dass der Antrag vom DMB an das Bundeskanzleramt geschickt wurde und es daraufhin eine Antwort vom Wirtschaftsministerium gab, in dem dieses die 2017 ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage deutscher Reedereien aufzählt und ausdrücklich auch die Änderung der Schiffsbesetzungsordnung (SBVO) positiv erwähnt und abschließend auf die anstehende Evaluierung des Gesamtpaketes im Jahre 2020 hinweist.

Für die MK „Tsingtau“ war dies Anlass genug, noch einmal darauf hinzuweisen, wie verheerend sich die vom Verkehrsminister eingebrachte Änderung der SBVO auf den von allen Bundestagsfraktionen geforderten Erhalt des maritimen know hows auswirkt. So mussten nach der alten bis Ende 2015 gültigen SBVO auf einem Schiff bis 8 000 BRZ der Kapitän, ein Schiffsoffizier und ein Schiffsmechaniker aus Deutschland beziehungsweise einem EU-Staat kommen. Nach der Änderung der SBVO 2016 muss jetzt auf dem gleichen Schiff nur noch der Kapitän aus einem EU-Land kommen. Sein Stellvertreter kann schon ein non-european-Seemann sein.

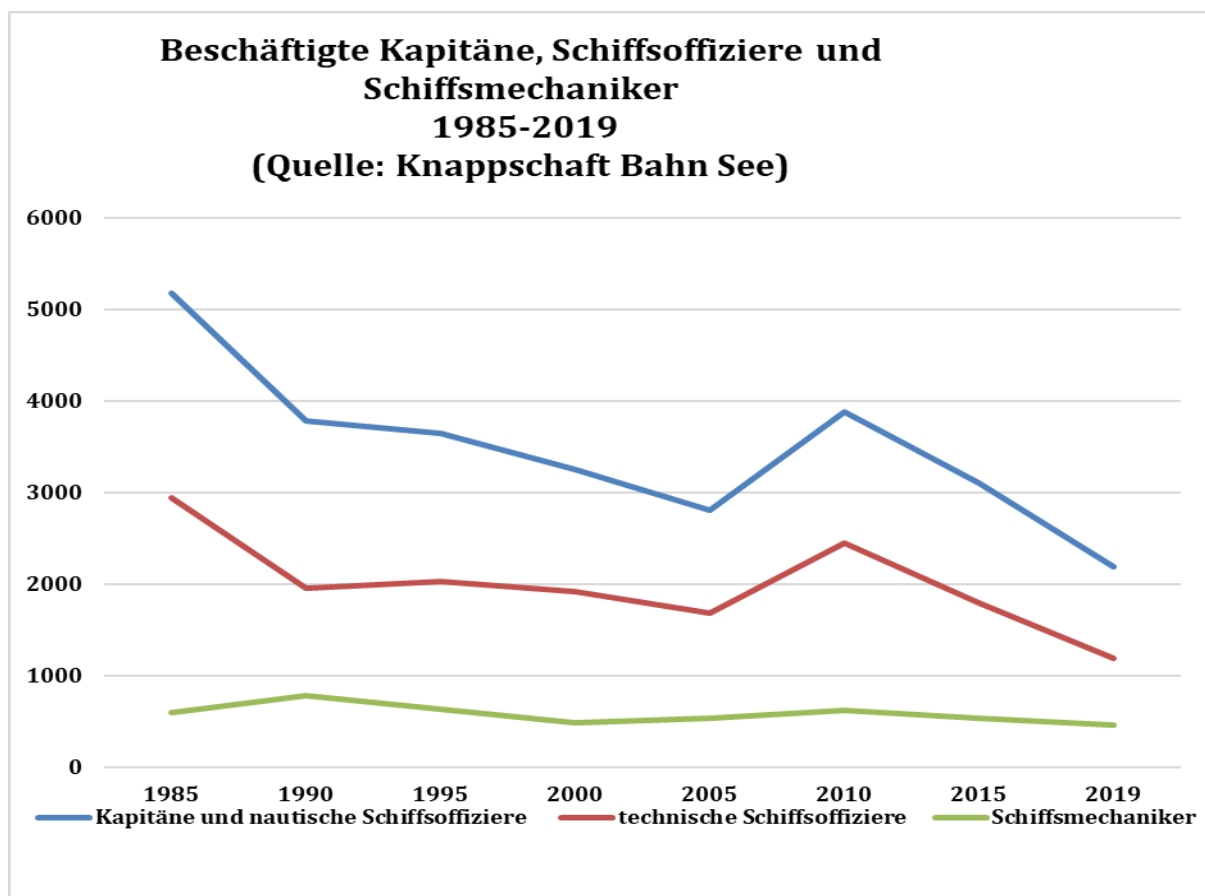


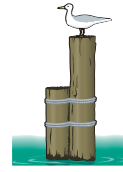


Rückblickend auf unsere eigene seemännische Laufbahn wissen wir, dass der für die Kapitänsbezeichnung oft benutzte fromme Spruch „Master next God“ keineswegs so interpretiert werden kann, dass Kapitäne vom Himmel fallen. Wenn also außer dem Kapitän kein weiterer europäischer Seemann gefahren wird, kann es langfristig keine europäischen Kapitäne mehr geben. Da die neue SBVO von den meisten Reedereien freudig begrüßt und auch umgesetzt wird, ist jedes Jahr, in dem die neue SBVO in Kraft bleibt, ein Sargnagel für die Existenz nationaler Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge.

Natürlich wissen wir, dass die Prioritäten des DMB traditionell bei der Marine angesiedelt sind. Aber es wäre trotzdem schön, wenn der DMB, als „größter maritimer Interessensverband in Deutschland“ die Politik darüber aufklären würde, dass die verwässerte SBVO in keiner Weise dazu beitragen kann, das maritime know how zu erhalten, sondern dieses mit Sicherheit vernichtet.

Dieter Benze





Ourang Medan – das Totenschiff

Der erste Bericht über das Unglück erschien im Februar und März 1948 in einer dreiteiligen Serie der niederländisch-ostindischen Tageszeitung De locomotief aus Semarang (Indonesien).

Was war geschehen?

Die Ourang Medan sendete am 27. Juni 1947 in der Südsee einen SOS-Ruf und forderte gleichzeitig einen Arzt an. Diese Kombination zweier Notrufe galt als sehr ungewöhnlich. Der Notruf wurde sowohl vom Dampfer City of Baltimore als auch vom amerikanischen Dampfschiff Silver Star aufgefangen. Nach der Antwort der Silver Star gab die Ourang Medan in einem erneuten Funkspruch ihre Position mit 179 Grad West und 20 Grad Süd an und teilte außerdem mit, dass der Dritte Offizier tot auf der Brücke liege und der Kapitän und der Ingenieur des Schiffes ebenfalls tot seien sowie wahrscheinlich die gesamte Mannschaft des Maschinenpersonals. Während des Funkspruchs brach die Verbindung ab. Es gelang dem unbekannten Funker jedoch noch einmal, Kontakt zur Silver Star herzustellen mit den Worten „Ich sterbe“.

Zu diesem Zeitpunkt befand sich die Silver Star gut 210 Seemeilen südöstlich der von der Ourang Medan gemeldeten Position, gut 19 Stunden Fahrtzeit von dem Havaristen entfernt, der nach eigenen Angaben trieb und keine Fahrt mehr machte. Die Silver Star nahm sofort neuen Kurs auf. Alle Versuche, einen erneuten Funkkontakt herzustellen, scheiterten. Die City of Baltimore, die einen Arzt an Bord hatte, setzte nach Absprache mit der Silver Star ihren Kurs fort, da sie über 800 Seemeilen von der gemeldeten Position des Havaristen entfernt stand.

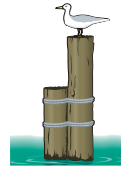
Am nächsten Tag, dem 28. Juni 1947, gegen 9 Uhr Ortszeit wurde die Ourang Medan gesichtet. Der Schornstein zeigte keinen Rauch, auch veränderte der Dampfer seine Position nicht. Eine Flagge war nicht gesetzt. Die Silver Star umkreiste den Havaristen in einer Entfernung von einigen hundert Metern und betätigte mehrmals die Schiffssirene, doch an Bord des Havaristen waren keine Personen zu erkennen. Die Ourang Medan hatte leichte Schlagseite nach Steuerbord, aber kein sichtbares Leck. Die Schiffsführung der Silver Star vermutete, dass die Schlagseite auf schlecht gestaute Ladung oder ungleichmäßigen Kohlenverbrauch zurückzuführen war. Beim Umrunden des Dampfers stellte man auf der Silver Star fest, dass auf der Steuerbordseite ein Rettungsboot fehlte. Die Taljen des fehlenden Boots mit den Leinen für die Kutterläufer hingen noch von der Bordwand des Havaristen, der einen absolut seetüchtigen Eindruck machte.

Da auch ein Ruf mit einem Megaphon keine Reaktion hervorrief, setzte die Silver Star ein Boot mit dem Ersten Offizier und neun Mann aus, die die Ourang Medan untersuchen sollten. Vier Mann enterten über die Taljenläufer auf und begannen mit der Inaugenscheinnahme des Schiffes. Aufgrund der Größe des Dampfers schätzten sie, dass sich gut 40 Mann Besatzung auf dem Schiff befinden müssten. Schon auf dem Oberdeck fanden die Männer der Silver Star die ersten Leichen. Die Besatzungsmitglieder der Ourang Medan schienen unter großen Qualen verstorben zu sein, wiesen aber keine äußeren Verletzungen auf. Nirgendwo fanden sich Blutspuren.





MK Heilbronn



Bei dem Schiffspersonal schien es sich sämtlich um Asiaten zu handeln. Im Funkraum wurde der Funker, der mit ihnen den Kontakt hergestellt hatte, ebenfalls tot aufgefunden. Die Hoffnung, bei der Durchsuchung der Brücke und der Kapitänskajüte auf das Logbuch des Dampfers zu stoßen, erfüllte sich nicht. Sämtliche Schiffspapiere schien die Besatzung des fehlenden Boots mitgenommen zu haben.

Schon frühzeitig nahmen die vier Männer der Silver Star einen eigenartigen Geruch an Bord wahr. Plötzlich wurde Rauch entdeckt, der auf ein Feuer im Schiff schließen ließ. Der Erste Offizier befahl sofort das Verlassen des Havaristen. Als das Ruderboot die halbe Wegstrecke zur Silver Star zurückgelegt hatte, ereigneten sich an Bord der Ourang Medan mehrere schwere Explosionen, die das Schiff jedoch nicht zerstörten, sondern lediglich in Brand setzten. Die Silver Star beobachtete noch stundenlang den brennenden Dampfer, der sich schließlich auf die Seite legte und sank. Die Meerestiefe beträgt an dieser Stelle gut 5000 Meter.

Der Kapitän der Silver Star hatte für den Vorfall keine Erklärung, vermutete aber, dass die Ourang Medan Chemikalien und Munition und/oder Sprengstoff geladen hatte. Er machte im Logbuch eine Eintragung über den Vorfall, um ihn bei der Rückkehr im Heimathafen den Behörden zu melden.

Am 12. Juli 1947, gut drei Wochen später, wurde auf der Insel Taongi, die zur Gruppe der Marshallinseln gehört, ein Rettungsboot angeschwemmt. Von den sieben Passagieren waren sechs bereits verstorben; der letzte, noch lebende Insasse wurde von einem Missionar gepflegt. Es handelte sich bei der Person angeblich um den Zweiten Offizier der Ourang Medan, der sich Jerry Rabbit nannte. Nach seinen Angaben hatte die Ourang Medan am 7. Juni 1947 in Ballast Shanghai angelaufen, wo Rabbit angeworben wurde. Die Schiffsführung des Dampfers wollte von ihm jedoch auffälligerweise keine Papiere sehen. Der nunmehrige Zweite Offizier vermutete, dass ein großer Teil der Besatzung auf ähnliche Weise angeworben worden war. Nach Rabbits Angaben handelte es sich um einen ursprünglich chinesischen Dampfer, der möglicherweise zum Kulitransport oder auch als Truppentransporter eingesetzt worden war.

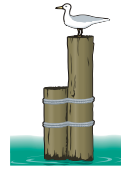
In Shanghai wurden nachts angeblich 7000 Kisten mit unbekannten Materialien übernommen. Das Schiff lief am Morgen des 9. Juni 1947 Richtung Süden aus. In einem kleinen Hafen, gut 80 Seemeilen südlich von Shanghai, wurden noch einmal gut 8000 Kisten an Bord genommen. Rabbit vermutete, dass es sich bei der gesamten Ware um Schmuggelgut handelte. Zielort der Ourang Medan war angeblich die Küste von Costa Rica, wo die Ladung auf See einem anderen Schiff übergeben werden sollte. Die Ourang Medan sollte angeblich anschließend in Panama-Stadt abgewrackt werden.

Der Kurs des Dampfers war so angelegt, dass die üblichen Schifffahrtsrouten vermieden wurden, und führte durch die Marianen- und Karolinen-Inseln. Nach zehn Tagen, also vermutlich um den 21. Juni 1947 herum, begann das Heizerpersonal zu erkranken; ein Heizer starb sofort. Der Kapitän stellte als Todesursache Hitzschlag fest, was der Zweite Offizier für unwahrscheinlich hielt, wenn auch im Kesselraum angesichts des tropischen Klimas extrem hohe Temperaturen herrschten. Wenige Tage später begann nach und nach das gesamte Maschinenpersonal zu erkranken und klagte über starke Magenschmerzen bzw. Magenkrämpfe. Bei der Durchsicht der Schiffspapiere entdeckte Rabbit, dass die Ourang Medan 15.000 Kisten mit Schwefelsäure und Zyankali und 20 Kanister mit Nitroglycerin geladen hatte.





MK Heilbronn



Rabbit vermutete, dass einige der Kisten undicht geworden waren und sich Blausäuredämpfe gebildet hatten. Da der Kapitän sich weigerte, einen Notruf abzusetzen, setzte Rabbit zusammen mit sechs Besatzungsmitgliedern auf eigene Faust ein Rettungsboot aus und entfernte sich von dem nun treibenden Dampfer, da das Heizerpersonal ausgefallen war und die Schiffsmaschine stillstand.

Da das Beiboot weder mit Wasser noch mit Proviant ausgestattet war, verstarben die sechs anderen Bootsinsassen des Beiboots aufgrund der starken Hitze innerhalb weniger Tage. Auch Jerry Rabbit verstarb wenige Tage nach seiner Rettung an Erschöpfung.

Unklar ist, ob und wie die Silver Star den Vorgang bei ihrer Rückkehr in die USA den Behörden oder der Reederei übermittelte. Da die Ourang Medan offenbar nicht mehr registriert war, konnte selbst in dem Fall, dass die Schiffsführung der Silver Star amerikanischen Behörden den Vorfall korrekt gemeldet hatte, kein Seeamtsverfahren eingeleitet werden.

Quelle: Autor Otto Mielke – Das Totenschiff in der Südsee (1954)



Zirkus an Bord

Ein Bericht über eine Reise von Marseille/Frankreich, die westafrikanische Küste entlang bis nach Pointe-Noire/Volksrepublik Kongo.

Nach meinem 1½ jährigen Bordelektriker-Lehrgang an der Schiffsingenieurschule in Flensburg trat ich in den Dienst bei einer Hamburger Reederei. Das Schiff lag in Marseille. Von Hamburg aus ging es mit dem Zug nach Marseille. Nach Löschen der Ladung in Marseille, in Sete und in La Couronne ging es für acht Tage in Marseille in die Werft. Danach Ladung für die westafrikanischen Hafenstädte. In dieser Zeit hatte ich die Gelegenheit, die Hafenstadt zu erkunden, vor allem ein Ausflug mit dem Boot zur Insel Monte Christo. (Siehe Bild 1).



Roland Single vor der Festung.
In dieser Festung wurde der Graf von Monte Christo viele Jahre gefangen gehalten.

Von Marseille ging es durch die Straße von Gibraltar nach Safi/Marokko. In Safi wurden für die afrikanischen Häfen einige Hundert Tonnen Ölsardinen geladen.

Die nächsten Häfen waren Abidjan/Elfenbeinküste und Lome/Togo.

Als Ladung hatten wir alles was in Afrika gebraucht wurde, z.B. Lebensmittel, alte Baumaschinen, Geräte für den Haushalt etc.

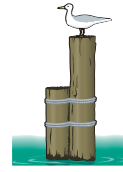
In Cotonou/Benin (früher Republik Dahomey) begann der interessante Teil der Reise.

Hier erfuhren wir, dass wir einen kleinen Wanderzirkus nach der Hafenstadt Duala/Kamerun bringen müssen. In Nigeria herrschte in dieser Zeit ein Bürgerkrieg und es war für den kleinen Zirkus zu gefährlich durch dieses Land zu reisen. Der Zirkus will quer durch Afrika bis nach Mosambik reisen.





MK Konstanz



Zu der letzten Vorstellung an Land wurde die Besatzung eingeladen. Wir saßen alle in der ersten Reihe: Kapitän, 1. Off. Chief, 3. Off., 3. Maschinist und der Elektriker und einige Matrosen. Zum ersten Mal saß ich im Zirkus in der ersten Reihe.

Das Programm war für ein anspruchsvolles europäisches Publikum bescheiden. Bei den Clown-Nummern haben eigentlich nur die Afrikaner gelacht.

Als Manege diente ein ca. 1,3 bis 1,5 m hohes Podest.

Als nächstes war das Balancieren einer kleinen Artistin auf einem ca. 4 m langen Drahtseil auf einer Höhe von ca. 2 m. Das Drahtseil war in einem sehr schlechten Zustand. Lauter Fleischhaken (gerissene Drähte an den Kardeelen) standen hervor. Viele Stolperfallen. Nachdem man das Drahtseil wieder abgebaut hatte und das Drahtseil nicht mehr gespannt war, hat sich das Drahtseil zu einem Knäuel zusammengerollt. Unser Bootsmann hat an Bord dem Zirkus ein neues Drahtseil angefertigt.

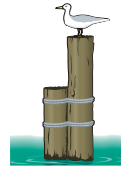
Der Höhepunkt des Abends war die Raubtiervorstellung. Der Zirkus hatte ca. fünf Löwen dabei (genaue Zahl fehlt mir) die in einem Käfigwagen untergebracht waren. Für die Vorführung wurde von den afrikanischen Zirkusarbeitern ein rundes Gittergehege auf dem Podest aufgebaut. Es bestand aus einzelnen rechteckigen und schweren Teilen, die mit Lederriemen verbunden waren. Beim Aufstellen eines solchen Einzelteils ist den Arbeitern das Teil aus den Händen gerutscht und auf uns herabgefallen. Wir konnten es noch auffangen und mit vereinten Kräften wieder auf das Podest stellen. Hätten wir nicht reagiert hätten es einige Beulen und Schrammen gegeben.

Anschließend hat man die Löwen vom Käfigwagen in die Manege getrieben. Die Löwen wollten nicht freiwillig in die Manege, sondern sie mussten von außen mit Stangen vorwärtsgetrieben werden. Damit die Löwen nicht mehr zurück in den Käfigwagen fliehen konnten, wurde der Käfigtunnel mit Brettern von beiden Seiten gesperrt. Die Raubtiere wurden so von Gitterstab zu Gitterstab in die Manege getrieben. Es dauerte einige Zeit bis alle in der Manege waren.

Dann betrat der Dompteur die Manege, ein stämmiger kräftiger Franzose mittleren Alters mit weißen Gummistiefeln. Mit einer Peitsche drosch er wahllos auf die Löwen ein und jagte sie durch die Manege. Die niedrigen runden Zirkusschemel, auf die die Löwen sitzen sollten hat er durch die Manege geworfen. Bei einem Löwen stocherte er mit einer Eisenstange im Maul herum. Eine Löwin streifte mit ihrem Hinterteil an den Gitterstäben entlang und als sie auf unserer Position war, hat sie gepinkelt und traf mit einem gezielten Strahl unseren 3. Maschinisten, der neben mir saß, in das rechte Auge. Wir haben alle gelacht, da blieb kein Auge trocken. Es war der Höhepunkt des Abends.

Am anderen Tag kam der ganze Zirkus mit seinem Fuhrpark, der aus Traktoren mit Anhängern und LKW bestand. Dazu kamen mehrere Wohnwagen und auch die Käfigwagen für die Tiere. Ein großer Teil der Fahrzeuge mit den Anhängern kamen in die Luke 1+2. Die Käfigwagen mit den Tieren standen auf der Luke 1+2. Die Wohnwagen für die Artisten-familien standen auf Luke 3+4. Das alles wurde mit eigenem Ladegeschirr übernommen. Alle Fahrzeuge waren in einem sehr schlechten Zustand. In Europa hätte man solche Fahrzeuge sofort stillgelegt. Als Tiere hatten wir Löwen, zwei Braunbären, ein kleines Krokodil ca. 1,5m lang) und einen Käfigwagen mit vielen Affen. Als Frischfleisch für die Löwen hat man sechs Esel an Bord genommen. In der Hitze und neben dem Löwenkäfig standen sie völlig apathisch an Deck.





Die Zirkusleute setzten sich aus verschiedene Nationalitäten zusammen. Zirkusdirektor, Dompteur und ihre Frauen waren Franzosen. Die Artisten und Musiker mit ihren Familien waren Spanier. Die Arbeiter waren überwiegend Afrikaner und hatten keinen eigenen Wohnwagen. Für diese Leute wurde über die Luke 3 ein Regensegel gespannt, darunter haben sie geschlafen und waren vor Regen geschützt.



Esel als Frischfleisch zur Versorgung für die Löwen

Eine spanische Zirkusfamilie wünschte sich einen Stromanschluss für ihren Wohnwagen. Ich habe der Frau erklärt, dass wir ein 220V/50Hz Bord Netz haben. Ob sie mich verstanden hat, weiß ich nicht. Sie hat nur geantwortet „please Mister, thank you, o.k.mister“.

Die Beleuchtung im Wohnwagen habe ich nicht kontrolliert. Denn im Wohnwagen war ein solches Chaos und schreckliche Unordnung. Der Wohnwagen ist auf der Fahrt zum Hafen bestimmt einige Male umgekippt und hat sich dabei überschlagen. Anders lässt sich diese Unordnung nicht erklären.

Unter dem Wohnwagen schaute eine ca. 30 cm lange 2-adrige Flachlitze mit einer Lüsterklemme hervor. Daran habe ich 220V angeschlossen und eingeschaltet. Im Wohnwagen blitzte es kurz sehr hell auf und zack der Sicherungsautomat hat abgeschaltet. Wahrscheinlich waren es keine 220V Glühlampen, sondern nur Taschenlampenbirnchen (!). Damit war der Anschluss erledigt. Beschwerde gab es keine.

Auf See bei meinem morgendlichen Rundgang bin ich laut gähmend am Käfigwagen mit den Affen vorbeigelaufen. Plötzlich hat mich ein Affe an den Haaren gepackt. Vor Schreck ist mir sämtliches Kleinwerkzeug, das man als Bordelektriker ständig dabei hat, aus den Taschen geflogen und über Deck gekullert. Oben von der Brücke kam schallendes Gelächter. Mich lauste der Affe.

Unsere Deckscrew bestand mehrheitlich aus spanischen und ein paar afrikanischen Matrosen. Achtern in der Mannschaftsmesse feierten die spanischen Matrosen mit ihren Landsleuten mit u Musik und viel Bier einen schönen Bordabend auf See.



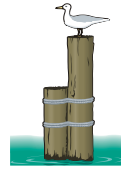


Bilder: unsere spanischen Matrosen mit Bootsmann feierten achtern in der Mannschaftsmesse mit ihren Landsleuten vom Zirkus.

Zwei von den sechs mitgeführten Eseln wurden auf See geschlachtet für die Fütterung der Löwen. Ein Marokkaner mit einem Riesenschnurbart und einem großen Messer hat die Tiere an Deck geschlachtet. Es war kein schöner Anblick. Ohne Betäubung hat er dem Tier im Stehen die Kehle durchgeschnitten und den Kopf abgetrennt. Bei jedem Pulsschlag spritzte das Blut durch die Luft solange bis das Tier zusammenbrach und verendete. Die beiden Esel wurden zerlegt und die Löwen damit gefüttert. Die Schlachtabfälle gingen über Bord. Nach ca. 4 Tagen kamen wir in Duala an und der Zirkus ging von Bord. Wir waren froh, dass wieder normaler Bordbetrieb einkehrte.

Wir bedienten noch die Häfen Libreville und Port Gentil, beide Gabun. In Pointe-Noire/Volksrepublik Kongo haben wir ein paar tausend Tonnen Manganerz geladen. Dieses Erz benötigten wir als Ballast (Erz ist sehr schwer und nimmt wenig Platz ein). Ab Pointe-Noire ging es wieder nordwärts in kleine Häfen, deren Namen ich vergessen habe, dort haben wir Holzstämmen geladen. Meistens auf Reede. Für die Hafenarbeiter war das sehr gefährlich, weil das Schiff in der Dünung nicht ruhig lag. So mancher Baumstamm landete im Wasser. Das Schiff wurde sehr stark strapaziert. Die Reling an Steuer- und Backbord waren total verbogen. Die Baumstämmen wurden in den Luken verstaut und an Deck bis unter das Brückenfenster gestapelt. Der letzte Hafen in Afrika war Takoradi/Ghana. Danach ging es über Las Palmas nach Valencia/Spanien, da wurde die Ladung mit den Baumstämmen gelöscht.





Voll beladen mit Baumstämmen bis unter das Brückenfenster

In Marseille erhielt ich die Nachricht, dass ich auf dem neuesten Schiff der Reederei als Elektriker meinen Dienst antreten soll. Das Schiff lag in Antwerpen.

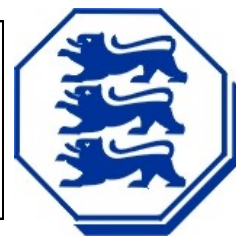
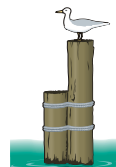
P.S.

Bitte entschuldigt die Bildqualität. Die Bilder sind über 50 Jahre alt. Der Reisebericht wurde geschrieben von Roland Single 2. Vorsitzender MK-Konstanz von 1902 e.V. Roland Single war von 1964 bis 1973 über neun Jahre bei der Handelsmarine und seit 1972 Mitglied in der MK-Konstanz und im DMB





MK Rottenburg



MK-Heim in Rottenburg erstrahlt in neuem Glanz

Nachdem im vergangenen Jahr die ehemalige Moritzschule in Rottenburg, die einigen Vereinen ein Domizil bietet und u.a. auch der Heimathafen der Marinekameradschaft Rottenburg ist, an der Außenfassade sehr aufwändig renoviert wurde und jetzt ein echtes Schmuckstück ist, sollte nun auch das Marineheim im Innern einen neuen Glanz erhalten.



Foto: Karl-Heinz Kuball

Der etwas in die Jahre gekommene Parkettboden musste dringend abgeschliffen und versiegelt werden. Die Vorstandschaft beantragte bei der Stadt Rottenburg für dieses Projekt ein Bürgergeld. Dank der finanziellen Unterstützung der Stadt Rottenburg und einen Anteil an Eigenleistung erstrahlt nun das Marineheim außen sowie innen in neuem Glanz.

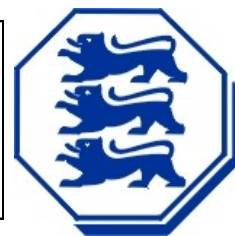
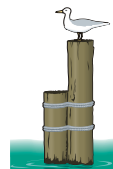


Fotos: Frank Wallenaar





MV Stuttgart



Erste DMB-Landesjugendversammlung als Telefonkonferenz

Wegen der aktuellen Corona-Pandemie wurden in den letzten Wochen alle geplanten Versammlungstermine abgesagt oder auf den Herbst verschoben. Um nicht alle Termine verschieben zu müssen und eine Terminhäufung im Herbst zu reduzieren wurde in diesem Jahr erstmalig die 18. DMB-Landesjugendversammlung Baden-Württemberg als Telefonkonferenz durchgeführt.

Nach den notwendigen Informationen und Abstimmungen per Telefon und eMail war es dann am Montag, den 06. April 2020 soweit. Landesleiter Björn Kienzle stellte seine vorhandene Konferenz-Plattform zur Verfügung. Allen potentiellen Teilnehmern wurden über eine besondere Telefonnummer und ein Zugangscode im Vorfeld informiert, damit sie sich in den virtuellen Konferenzraum einwählen konnten.

Um 18:00 Uhr hatten sich die Jugendleiter und Vereinsvorsitzenden aus Heidenheim, Heilbronn, Rottenburg und Stuttgart eingefunden und der DMB-Landesjugendreferent Baden-Württemberg, Uwe Töllner, konnte die Versammlung pünktlich eröffnen.

Es folgten die üblichen Regularien wie Feststellung der Stimmberechtigten, Berichte, Aussprache zu den Berichten und Entlastung. Anschließend wurde über die Möglichkeiten der weiteren maritimen Jugendarbeit im Ländle, insbesondere in Corona-Zeiten, diskutiert. Leider mussten alle Ideen wegen den unsicheren Aussichten erstmal mit einem Fragezeichen versehen werden. Gegen 19:00 Uhr wurde dann die Landesjugendversammlung beendet.

Es zeigte sich, dass solche Telefonkonferenzen eine gute Möglichkeit sind auch in schwierigen Zeiten in Kontakt bleiben zu können. Es ist darüber nachzudenken ob auch nach Corona solche Versammlungen als Online-Konferenz durchgeführt werden können oder sollen. Schließlich könnte man damit Reisezeit sparen und es wäre ein Beitrag zur Schonung der Umwelt. Allerdings könnte dabei auch der persönliche Kontakt zwischen den Teilnehmern leiden und es hat sich gezeigt, dass bei kontroversen Diskussionen diese Kommunikationsform weniger geeignet ist.

Fazit: Eine gute und zukunftsorientierte Methode, aber doch noch etwas gewöhnungsbedürftig.

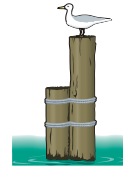
Uwe Töllner

DMB-Landesjugendreferent Baden-Württemberg





MV Stuttgart



Bananenjäger nach Ecuador

Kapitel 1 - Wie alles begann

Die Geschichte beginnt eigentlich vor etwa 13 Milliarden Jahren. Bei dem damaligen Urknall wurde genügend Wasserstoff produziert, um später damit die Weltmeere füllen zu können. Ein weiterer Meilenstein war vor etwa 4,5 Milliarden Jahren die Entstehung des Sol-Systems und unserer Erde. Infolge der andauernden Abkühlung des Planeten kam es schließlich zu größeren Wasserflächen, die die Kontinente trennten - aber auch verbanden.

Vor etwa 2 Millionen Jahren ging Homo Erectus auf die Wanderschaft, gefolgt von Homo Sapiens. Neugier und Entdeckerlust trieben die Menschheit immer weiter. Es muss schon sehr früh Seefahrer gegeben haben, wie wären sonst die Aborigines nach Australien gekommen? Uns bekannt sind die Taten der alten Ägypter und Phönizier, später taten sich die Wikinger, Spanier und Portugiesen hervor.

Aber machen wir einen Zeitsprung in die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts, als ein kleiner Junge in Stuttgart von der großen, weiten Welt träumte und begann, sich für Schiffe zu interessieren. Damit war ich eigentlich zum Außenseiter geworden, da kaum jemand im Binnenland sich für meine Begeisterung erwärmen konnte und ich bei Fußball und Popmusik nicht so gut mitreden konnte. Aber relativ früh hatte ich es mir in den Kopf gesetzt, dass ich zur See fahren wollte. Durch Zufall stieß ich auf die Marine-Jugend in Stuttgart, was meiner Begeisterung für die Seefahrt in der Folgezeit weiteren Auftrieb gab.

Natürlich wollte ich Kapitän werden, was sich aber bei näherem Hinsehen als nicht durchführbar erwies. Von Geburt an leide ich unter einer erblichen Augenkrankheit und ich konnte damals schon nicht gut sehen. Und als Nautiker sollte man wenigstens erkennen können, wohin man das Schiff steuert. Also blieb noch die Laufbahn in der Maschine - zu laut, zu heiß und zu dreckig - und die Kombüse und Bedienung. Das war auch nichts für mich, ich gehe zwar gern essen - aber kochen? Lieber doch nicht. Aber halt, da war noch eine Stelle zu besetzen - die des Funkoffiziers. Das wars! Jahrelang habe ich darauf hingearbeitet. Zunächst der Schulabschluss, dann eine Lehre als Radio- und Fernsteuertechniker. Danach ging es nach Bremen zur Funkerausbildung an die Hochschule für Nautik.

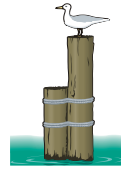
Die drei Semester Ausbildung waren eine schöne und lustige Zeit, endlich hatte ich ja auch Gleichgesinnte gefunden. So erinnere ich mich an einen Ausflug nach Helgoland, halb Marine-Jugend, halb Seefahrtschule, wo wir eine Woche zelten wollten, aber nach einem Tag schon wieder rausgeflogen sind, weil wir es doch etwas zu bunt getrieben hatten. Als ich dann unsere Rechnung beim Platzwart des Campingplatzes zahlen wollte, sagte der nur: "Neeh - ihr braucht nichts zu bezahlen, aber kommt blooooß nicht wieder!".

War mir auch recht, denn Geld hatte ich damals keines. Ich musste von 400,- Mark im Monat leben, die mir mein Vater gab, aber sämtliche Ausgaben einschließlich Unterkunft und Verpflegung zahlen. Also das Aldi-Sortiment kenne ich in- und auswendig. Ich hatte nur Glück, dass ich ein billiges Zimmer bei der Nautischen Kameradschaft 'Tritonia' bekam, eine Art Studentenverbindung, die ein eigenes Haus mit 10 Zimmern besitzt. Manchmal ging es da schon hoch her.





MV Stuttgart



Dann die Abschlussprüfung, das war die schwerste Prüfung, die ich in meinem Leben gemacht habe. Vor allem wegen der Morseprüfung. Es musste je 10 Minuten Morsecode in hoher Geschwindigkeit aufgenommen und abgegeben werden - und das fehlerfrei, d.h. 0 Fehler bestanden, 1 Fehler durchgefallen! Ich war schon etwas besorgt, da ich bis dahin so gut wie nie die vorangegangenen Tests geschafft hatte. Nun gibt es Menschen, die unter Streßbedingungen nervös werden und andere, die den Stress brauchen, um zur Höchstform aufzulaufen. Offensichtlich gehöre ich zur zweiten Kategorie, denn von den 10 Transpiranten, die die Prüfung gemacht haben, haben nur 4 bestanden - und ich war dabei!!!

Glücklich hielt ich anschließend mein Seefunkzeugnis 2. Klasse mit der Berechtigung, den Funkdienst auf Frachtschiffen ausüben zu dürfen in Händen.

Nachdem die Nachwirkungen der Feierlichkeiten abgeklungen waren, ging es zur Heuerstelle in den Freihafen. Dort gab man mir die Adresse der Ganymed Schifffahrtsgesellschaft und schon ein paar Stunden später saß ich dem Personalchef in Hamburg gegenüber. Der Arbeitsvertrag war schnell unterschrieben. Mein erstes richtiges Gehalt: 4.100 Mark, damals viel Geld. Allerdings waren damit alle Überstunden abgegolten, und davon sollte es später eine Menge geben. In den nächsten drei Tagen gab es viel zu tun:

Passbild machen fürs Ausstellen des Seefahrtbuches beim Seemannsamt, Gesundheitsprüfung bei der Seeberufsgenossenschaft, Pocken- und Choleraimpfung beim hafenärztlichen Dienst, Packen des Seesackes und Räumung des Zimmers bei der 'Tritonia' sowie die Verabschiedung von den Freunden in Bremen. Die meisten habe ich nie wiedergesehen.

Dann war ich wieder in Hamburg - diesmal auf dem Flugplatz.

Kapitel 2 - Das erste Mal

Ich wusste nicht so recht, was ich machen sollte - geflogen war ich noch nie. Irgendwie hat es dann geklappt und ich saß im Flieger nach London-Heathrow. Dort angekommen wieder eine neue Erfahrung. Eine Übernachtung im piekfeinen Flughafen-Hotel war notwendig, mit einer Speisekarte mit Sachen drauf, von denen ich noch nie gehört hatte. Auf einem solchen Parkett hatte ich mich auch noch nie bewegt.

Am nächsten Tag dann der Weiterflug nach Cork an der irischen Südküste mit einer kleinen Propellermaschine. Inzwischen hatte ich den Leitenden Ingenieur getroffen, der ebenfalls in Cork auf dem gleichen Schiff erwartet wurde. Dort angekommen ging es zuerst wieder ins Hotel, das Schiff war noch nicht da. Wegen einer natürlichen Barre vor der Hafeneinfahrt, die nur bei Flut passiert werden kann, verzögerte sich die Ankunft.

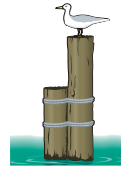
Wir vertrieben uns den Tag mit einem Spaziergang durch das Städtchen und warteten an der Hotelbar, bis man uns Bescheid gab. Gegen Abend holte uns der Agent der Reederei ab und wir fuhren zum Hafen. Und da war sie dann: MS 'Guava' - schneeweiß. groß und schön. Meine erste große Liebe sozusagen - und sie sollte mich in die Welt hinaustragen.

Sie war ein Kühlschiff, im Seemannsjargon auch Bananenjäger genannt, weil diese Schiffe besonders schnittig und schnell gebaut sind um die verderbliche Fracht, häufig Bananen, aber auch anderes Obst oder Gefrierfleisch, rechtzeitig zum Kunden transportieren zu können. Fast 10.000 Tonnen Tragfähigkeit, 150 Meter lang und 100.000 Kisten beste Chiquita-Bananen aus Mittelamerika in ihrem Bauch. Es gab 29 Mann Besatzung - und ich war jetzt einer davon.





MV Stuttgart



Allerdings noch nicht ganz. Da es mein erster Einsatz war, war vorgesehen, daß mein Vorgänger noch bis Antwerpen mitfahren soll um mich etwas einarbeiten zu können. Dort sollte ich dann die Funkstation übernehmen. Also war ich erstmal in der Passagierkabine untergebracht.

Viel wurde in Cork nicht ausgeladen, vielleicht mögen die Iren keine Bananen. Am nächsten Tag ging es wieder weiter. Das erste Kommando: "Kaffee auf die Brücke!". Gleich zu Anfang hatte ich gelernt, dass ohne Kaffee auf der Brücke bei der Handelsflotte kein Finger krumm gemacht wird. Fasziniert beobachtete ich das Ablegemanöver, die Schlepper gingen längseits, die Leinen wurden eingeholt und zum ersten Mal spürte ich, wie der Boden unter den Füßen vibriert, wenn die leistungsstarke Hauptmaschine anläuft und der Propeller beginnt, sich zu drehen.

Es war Februar. Draußen erwartete uns ein schwerer Sturm. Die Atlantikwellen rollten auf den englischen Kanal zu und das Schiff holte schwer nach jeder Seite über. Das Interesse an der Einarbeitung hatte bei mir drastisch nachgelassen - ich war seekrank. Das ist jetzt dein Leben, dachte ich erschüttert, und bereute es zutiefst, mich auf dieses Abenteuer eingelassen zu haben.

Gottseidank, Antwerpen war nicht weit und beim Festmachen in der Seeschleuse war es auch wieder vorbei mit der Seekrankheit. In Antwerpen gab es viel zu tun. Auf den Frachtschiffen gibt es normalerweise nicht so viel zu funken und daher gibt es in der Regel nur einen Funker. Mein Kollege ging von Bord und ich hatte jetzt die ganze Arbeit am Hals. Gefunkt wird in den Häfen zwar meistens nicht, die starken Schiffssender würden sonst den Fernsehempfang der Bevölkerung stören. Aber als Funkoffizier hat man auch noch den Nebenjob als Purser oder Zahlmeister. Und hier wurde das Schiff für die nächste Reise ausgerüstet. Das bedeutete Crewwechsel, Geld auszahlen, Proviant und Kantinenware übernehmen und kontrollieren, Reparaturen beaufsichtigen und die Ausklarierung vorbereiten. Da alles neu für mich war, das hatten die uns auf der Schule nicht beigebracht, brauchte ich viel Zeit für alles und hatte nur wenig Gelegenheit, mir die alte Hansestadt anzusehen. Na ja, später hatte ich das alles viel besser im Griff und Antwerpen kenne ich jetzt in- und auswendig.

Nach drei Tagen ging es wieder in See. Ich hatte meine Kabine bezogen, ganz oben im Schiff - gleich hinter der Brücke neben der Funkstation - und war gespannt, wo die Reise wohl hingeht. Inzwischen hatte ich gelernt, daß ich mich auf einem Trampschiff befand, auch 'Never-Come-Back-Liner' genannt.

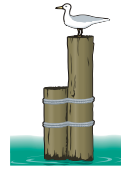
Kapitel 3 - Cristobal for orders

Hierzu muß man wissen, daß sich die Handelsschifffahrt in zwei große Bereiche aufteilt: die Linien- und die Trampschifffahrt. In der Linienfahrt klappern die Schiffe alle Häfen entlang einer bestimmten Route nach einem festgelegten Fahrplan ab und nehmen dabei alle Fracht, heutzutage in der Regel Container, mit, die es entlang dieser Route zu befördern gibt. Dies erfordert eine umfangreiche Logistik auch im Hinterland, um alle Pakete der lokalen Spediteure einsammeln zu können und kann in der Regel nur von den großen, alteingesessenen Reedereien wie Hapag-Lloyd oder Hamburg-Süd geleistet werden. In der Trampfahrt werden die Schiffe auf dem freien Markt über Agenturen angeboten, die dann von einem Befrachter, der in der Regel eine ganze Schiffsladung zu befördern hat, gechartert. Nach der Erledigung des Frachtauftrages wird dann eine neue Aufgabe irgendwo auf der Welt gesucht.





MV Stuttgart



Die 'Guava' war mit ihren Schwesterschiffen langfristig verchartert an den Salen Reefer Service mit Sitz in Stockholm. Salen hatte derzeit über 100 Kühlschiffe, teils eigene, teils gecharterte, unter Vertrag und die Disponenten dirigierte die Schiffe täglich so, daß möglichst wenig Leerfahrten oder Wartezeiten entstanden. Da es immer wieder zu Verzögerungen oder Ausfällen kam, konnte es vorkommen, daß der halben Flotte plötzlich geänderte Fahrtziele angewiesen wurden. Das hatte zur Folge, daß die Schiffe manchmal einen Hafen verließen ohne zu wissen, wo man das nächste mal festen Boden betreten kann. Das war natürlich unter dem Aspekt Abenteuerlust und die Welt kennenlernen schon spannend, für Familienväter ist diese Art des Reisens eher eine zusätzliche Belastung. Aber ich war ja jung und ungebunden.

So auch in diesem Fall. Wir hatten kein klares Ziel. Die Anweisung des Disponenten an den Kapitän lautete: 'Cristobal for orders'. Dies bedeutete, daß wir zunächst Richtung Karibik fahren und auf weitere Anweisung warten sollten.

Cristobal ist eine kleine Stadt in Mittelamerika am östlichen Ende des Panamakanals. Da das Hauptgeschäft von Salen der Bananentransport im Auftrag großer Verladere wie 'United Brands' oder der 'Standard Fruit and Steamship Company' war, war die Wahrscheinlichkeit hoch, daß unser Ziel ein Hafen in Mittel- oder Südamerika war. Der Panamakanal als Mittelpunkt der tropischen Anbauflächen für Bananen war daher nicht schlecht gewählt.

Draußen auf See hatte sich das Wetter wieder beruhigt. Sanft in der Dünung wiegend umrundeten wir die Bretagne, durchfuhren die Biscaya und richteten den Bug des Schiffes nach Südwest. Wenn auch der Appetit nicht ganz so groß war hatte sich die Seekrankheit doch nicht wieder eingestellt.

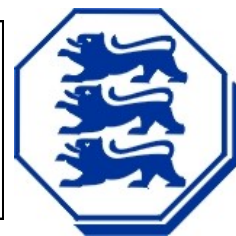
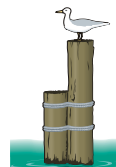
Jetzt hatte ich etwas Zeit, mir meine neuen Kameraden etwas genauer anzusehen. Der Kapitän, mein einziger Vorgesetzter an Bord, war ein erfahrener Seemann und hatte alles mit Ruhe und Gelassenheit im Griff. Auch meine Unerfahrenheit regte ihn nicht sonderlich auf und so konnte ich noch einiges von ihm lernen. Abends erschien er allerdings nur selten auf der Brücke und wenn, dann mit gerötetem Gesicht. Da ich nebenher noch den Kantinenverkauf, also Artikel wie Cola, Bier, Schnaps und Zigaretten sowie Zahnpasta, für die Mannschaft managte, wußte ich, wieviel Whisky wohl so abends durch seine Kehle floß. Nach 22:00 Uhr hätte das Schiff wahrscheinlich nicht untergehen dürfen. Kapitän, 3 Nautiker, Funker, 4 Ingenieure und der Elektriker durften in der Offiziersmesse auf weißen Tischtüchern essen, Bootsmann, Lagerhalter und die Matrosen, Heizer und Schmierer mußten in der Mannschaftsmesse mit Wachs-Tischtüchern vorlieb nehmen. Der Versuch bei einer anderen Reederei, eine Gemeinschaftsmesse einzuführen scheiterte - interessanterweise am Widerstand der Mannschaftsdienstgrade. Insgesamt also 29 Mann Besatzung, davon 9 deutsche Staatsangehörige und insgesamt 11 Nationen.

Der 2. Offizier war Holländer chinesischer Abstammung, die Stewards kamen aus Mali und Ecuador, der 3. Ingenieur war staatenlos. Also ein bunt zusammengewürfelter Haufen, was die Kommunikation manchmal doch ziemlich erschwerte. Zu kämpfen hatte ich auch mit der altertümlichen Funkanlage. Schraubendreher und Lötkolben waren stets griffbereit. Hier konnte ich nun die Ausbildung als Fernsehtechniker nutzen. Der Kapitän staunte einmal nicht schlecht als es mir gelang das defekte Radargerät mit Bordmitteln zu reparieren. Unangenehm war, daß der Hauptempfänger nicht genau eingestellt werden konnte und somit jeder Frequenzwechsel zu einer oft langwierigen Fummelei wurde.





MV Stuttgart



Am zweiten Tag kam der Kapitän und brachte mir sein Auftragsbuch, in das er alle Meldungen, die ich absetzen sollte, eintrug. Mein erstes Telegramm sollte an die Reederei in Hamburg übermittelt werden. Ich blätterte in meinen Dienstbehelfen, stellte Sender und Empfänger auf die richtige Frequenz ein und drückte zaghaft auf die Morsetaste. Die Glimmlampe an der Antennenleitung leuchtete auf, es funktionierte also. Ich überlegte noch kurz, was ich alles tun mußte und griff dann beherzt zur Taste. Der Anruf an Norddeich Radio ging raus. Insgeheim hoffte ich, daß der Ruf nicht gehört worden war und daß mir niemand antworten möge. Doch schon ein paar Sekunden später zerschlug sich diese Hoffnung. Norddeich Radio antwortete mir.

Nervös teilte ich dem Funker auf der anderen Seite mein Anliegen mit. QTC - Ich habe ein Telegramm für Sie. Man hatte uns auf der Schule empfohlen, daß man sich ruhig als Neuling outen kann, dann würde der Kollege auf der anderen Seite schon Verständnis dafür haben, daß manches nicht so schnell und professionell ablief. Das tat ich auch und so konnte ich etwas beruhigter das Telegramm durchtasten. Nach ein paar Minuten war es geschafft. Aus dem Empfänger hörte ich die Morsezeichen QSL - der Funker bei Norddeich Radio gab mir Empfangsbestätigung.

Hurra, erledigt! Meine erste Funkverbindung hatte geklappt. Schalter am Hauptsender gedrückt, Eintrag ins Funktagebuch und dem Kapitän stolz sein Auftragsbuch zurückgebracht.

Nun warteten wir gespannt auf die Mitteilung bezüglich unseres Fahrtzieles. Mehrmals täglich hörte ich den Sammelanruf von Göteborg Radio ab. Nachrichten von Salen sollten vereinbarungsgemäß über die schwedische Küstenfunkstelle geleitet werden. Gerade hier lag eine besondere Verantwortung beim Funkoffizier. Eine Verzögerung oder gar falsche Übermittlung konnte, wenn man die hohen Betriebskosten des Schiffes berücksichtigte, einen schweren wirtschaftlichen Schaden anrichten.

Nach vier Tagen, wir waren bereits weit in den Atlantik vorgestoßen, kam der 18:00 Uhr Sammelanruf im 8 Megahertz Band von Göteborg Radio. Kein Zweifel, die Morsezeichen wurden zweimal wiederholt. Delta Golf Uniform Charlie - das internationale Rufzeichen der 'Guava' wurde in den Äther gesendet. Aufgeregt schaltete ich den Sender ein und nahm Verbindung mit Göteborg Radio auf. Der schwedische Kollege übermittelte mir die wichtige Nachricht. Buchstabe für Buchstabe schrieb ich den Text nieder, der mir mit der Morsetaste diktiert wurde.

Diesmal war ich es, der QSL zurückgab. Ich las den Text, den ich niedergeschrieben hatte. Die Enttäuschung muß mir ins Gesicht geschrieben gewesen sein. Es wurde nichts aus der Entdeckung der Neuen Welt. Keine kilometerlangen karibischen weißen Sandstrände. Kein Cuba Libre schlürfen bei Calypso-Musik in der Hängematte unter Kokospalmen. Und keine glutäugigen exotischen Schönheiten - braungebrannt - nathtlos.

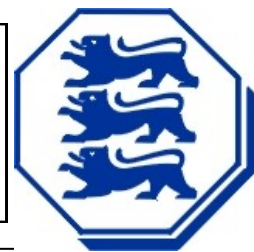
Die Nachricht begann mit den Worten: 'Change order'.

-----Fortsetzung folgt!-----





U m l a u f



Name	Datum	Unterschrift

