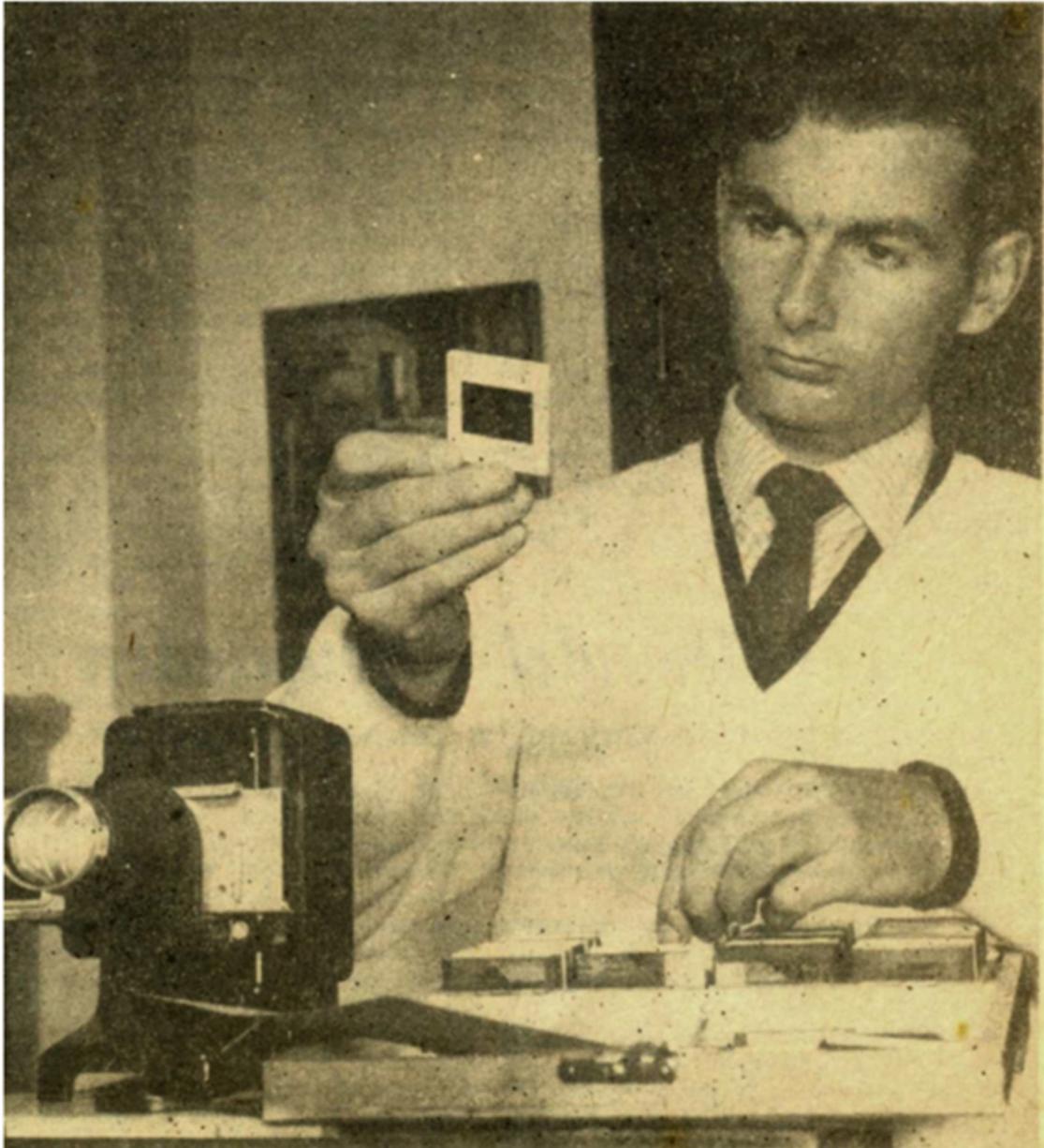


Johannes Nier



**Wie war das damals, Mr. Sparks?
Außergewöhnliche Begebenheiten**





Für den Artikel unter der Überschrift „Kurs Leningrad“, erschienen am 11. August 1956 in der Oldenburger *Nordwest-Zeitung*, berichtet der Autor anhand farbiger Diapositive von der Jungfernnreise der „Charlotte Bastian“ nach Leningrad, dem heutigen St. Petersburg. (Kap. 6, Seite →).

Zu diesem Buch

Vornehmlich sind es zwei Beweggründe, die den Helden dieses Buches, einen der Schulbank kaum entwachsenen Studienanfänger in der Mitte des 20. Jahrhunderts hinaus in die Welt ziehen: Zum einen ist es das in jungem Alter ganz natürlich vorhandene Fernweh mit dem Verlangen, fremde Länder und Menschen kennenzulernen, befördert von dem Überdruß, den lange Schulzeit und Abhängigkeit vom Elternhaus bereiten. Zum anderen ist es die Notwendigkeit, durch eigene Tätigkeit zur Finanzierung des soeben begonnenen Studiums beizutragen.

Beide Beweggründe veranlassen den Autor, in stürmischer Manier die Seefahrtschule und die Prüfung zum Funkoffizier zu absolvieren und in der Folge ein aufregendes Leben als „Mr. Sparks“ (engl., s. S. → unten!) zwischen dürftiger Studentenbude an Land und schwankender Funkbude auf Hochseeschiffen zu führen. In diesen zwei Welten spielen sich außergewöhnliche Begebenheiten ab, facettenreiche und tief beeindruckende Begegnungen mit Menschen unterschiedlichster Art an Bord und in fremden Ländern finden statt - das alles erweckt der Autor im vorliegenden Buch ungeschminkt zu neuem Leben! Der Leser erfährt, wie der noch junge und unerfahrene Held seine Vorstellungen von der „Seefahrerromantik“ korrigiert, wie er neugierig beobachtend seine Nase in den Wind dreht, der ihm mitunter derart heftig entgegenbläst, wie manche seiner bisherigen Eigenheiten und Vorstellungen „über Bord gehen“ und sich aus dem Jüngling voller Ideale ein Mann mit Realitätssinn formt, der nach seiner Heimkehr vieles mit anderen Augen sieht.

Der Autor stützt sich getreulich auf die während seiner Seereisen verfaßten Tagebuchaufzeichnungen. Nichts ist geschönt, verfälscht oder hinzugedichtet, womit sich das vorliegende Buch von vielen anderen dieses Genre unterscheiden dürfte. Dem Leser wird hier kein wirklichkeitsfremder und der Phantasie entsprungener Knüller zugemutet. Vielmehr nimmt ihn der Verfasser auf einen kurvenreichen Weg voller Höhen und Tiefen in eine wirklich erlebte und in vielem anders als heute geartete Vergangenheit mit, die ihren ganz eigentümlichen und nicht wiederkehrenden Reiz hatte. Manches wird dem (älteren) Leser bekannt vorkommen, weil er ohne Zweifel Ähnliches empfunden und durchgemacht hat wie der Autor.

Alle in diesem Buch Mitspielenden haben tatsächlich existiert, und ich nenne sie bei ihrem wahren Namen, weil ich ihnen meine stete Wertschätzung bewahre! Erkennt sich der Leser in einer der dargestellten Personen wieder, so wird ihm solch eine späte Begegnung mit dem Autor hoffentlich nicht unangenehm sein, andernfalls bitte ich den Betroffenen schon jetzt um gütige Nachsicht. Ja, der Verfasser würde sich herzlich freuen, wenn der durch dieses Buch Angesprochene ein Lebenszeichen von sich gäbe!

Zum Autor

1933 geboren in Schreiberhau/Riesengebirge als ältester Sohn des in seiner schlesischen Heimat tief verwurzelten Vaters Richard Nier und seiner Ehefrau Margarete, geb. Pieth aus Berlin, erlebt der Autor trotz des zwölf Jahre währenden nationalsozialistischen Regimes eine glückliche Kindheit, geborgen in der Familie eines harmonischen Elternhauses, wo der Vater in seinem Ältesten schon von klein an handwerkliche Fähigkeiten auf das schönste entwickelt und die Mutter ihm und seinen beiden jüngeren Geschwistern stetes Vorbild im mutigen Überwinden von Lebenshindernissen jeglicher Art ist.

Nach der Flucht ins Erzgebirge vor den russischen Truppen 1945 entgeht die Familie in den Schrecken des Kriegsendes nur knapp dem Tode. Unter abenteuerlichsten Verhältnissen gelingt die Rückkehr in die Heimatstadt Hirschberg im Riesengebirge, um nur ein Jahr später von den Polen endgültig aus Schlesien vertrieben zu werden.

In Oldenburg/Niedersachsen stirbt mitten im Wiederaufbau der Existenz der erst 50jährige Vater. Unter Opfern ermöglicht die verwitwete Mutter allen drei Kindern die Schulausbildung bis zum Abitur. 1954 beginnt der Autor das Studium der Naturwissenschaften an der Technischen Hochschule Darmstadt, besucht in den Semesterferien die Seefahrtschule, legt die Prüfung zum Funkoffizier ab und fährt zunächst beruflich zur See. Das später wieder voll aufgenommene Studium beendet er 1965 an der TH Stuttgart mit der Promotion zum Dr. rer. nat.. Es erfolgen die erste Heirat und langjährige Tätigkeiten in Forschungs- und Entwicklungslaboratorien.

Auf vielfaches und drängendes Bitten hin sieht sich der Autor im Ruhestand endlich veranlaßt, „Außergewöhnliche Episoden“ aus seinem Leben festzuhalten - so entstand die Idee zu vorliegendem Buch. Dessen Verwirklichung verdanke ich ganz wesentlich meiner lieben Frau Ursula, die mich während des Schreibens mit Aufmunterung und einfühlsamer Anteilnahme auf das beste unterstützt hat!

Anmerkungen

Der Verfasser bedient sich nach Möglichkeit der alten Rechtschreibung, welche allein schon der Eindeutigkeit halber der neuen entschieden vorzuziehen ist. Auch folgt er nicht der unsinnigen Mode geschlechtlicher Differenzierung von Personen wie beispielsweise im Fall von „Leser“ und „Leserin“, was bekanntlich nicht selten zu absurden und völlig unnötigen Wortgebilden und Textüberfrachtungen führt! Diese Unsitte ist erfreulicherweise nicht anwendbar auf „Gast“, als welchen der Autor den Leser zum Genießen des vorliegenden Buches herzlich einlädt!

*Gewidmet allen,
denen ich zu jener Zeit
in Freud und Leid begegnet bin.*

Inhalt

1. Vorgeschichte

Von der Schulbank in den Hörsaal

Traurige Studentenbude
Bedrückendes Geldproblem
Gefühl der Unfreiheit
Der Ausweg

Vom Amateur- zum Schiffsfunker

Radiobasteln
Amateurfunke
Zündende Idee
Seefahrtschule Elsfl
Grünes Licht zur Prüfung
Mein Schiffsfunkinspektor
In letzter Minute
Frisch gekürter Funkoffizier
Ein Rest von Illusion

2. MS „Falkenfels“ - mein erstes Schiff

Das Abenteuer beginnt

Anmustern
Reederei DDG Hansa
Im Nebel nach Bremen
Einleben an Bord
Faszinierender Werftbetrieb
Erste Bewährungsprobe
Im Eis der Unterelbe
Rätselhaftes Mädchen
Kritische Selbstbefragung
Bestaunenswerte Ladungsübernahme
Hinaus zum „Blanken Hans“
Kartenzimmer und Brücke
Seekrankheit droht

Antwerpen und Rotterdam

Brief an Mutter
Landgang in Antwerpen
Renovieren eines Saustalls
Mit Farbtopf und Pinsel
Von allerlei Seeleuten

Alle schuftten
Ein seltener Mensch
Seeklar machen
Rettungsbootübung
Zwischen Kajüte und Pantry
Selbstzweifel
Abermals Lehrgeld
Rotterdam
Postabgang in letzter Minute

Golf von Biskaya

Straße von Dover
Seekrank
Gutgemeinte Ratschläge
Halbtot an der Morsetaste
Letzter Zufluchtsort
Chaos in der Funkbude
Wieder zum Leben erwacht
Endlich seefest

Mittelmeer

Postboje
Unser Smutje
Gibraltar
Durstige Seelen
Atlasgebirge
Sonntagsstimmung
Kriegserinnerungen
Marotten des Ersten
Malta
Alpträume
Wellenspiel
Bordklatsch
Kreta
Zum Verzweifeln
Strapazierte Nerven
Duell am Schwarzen Brett
Erlösende Funkpause

Beirut bis Port Said

Zu Füßen des Libanon
In Beirut an Land
Erste Begegnung mit dem Orient
Nächtliche Schwerarbeit
Beirut ade
Port Said

Suezkanal und Rotes Meer

Kanalfahrt
Rotes Meer
Bespöttelter Bart
Käpt'ns Radio
Allerlei Geschichten
Farbtupfer im Schiffsalltag
Afrikanisches Märchen Assab
Arabisches Meer
Gefährlicher Bart
Kleine Freuden
Ungewisse Zukunft
Meeresleuchten und Delphine
Es braut sich zusammen
Kaum zu glauben

Seeräberküste und Dubai

Dubai in Sicht
Araber an Bord
Pikanter Auftrag
Märchenhafte Seeräberküste
Tausendundeine Nacht
Still beobachtet
Tiefer ins Stadttinnere
Wüstenfahrt zum Arzt
Der Hieb saß
Gentleman mit Sportsgeist
Rapunzels Wachablösung
Zurück in die Bord-Tristesse
Achmeds Arbeitsmoral
Überreizte Nerven
Nochmals zum Arzt
Arabien hautnah
Bakschisch
Bettler und Gondolieri
Photographieren riskant
Warten und Schauen
Turbulente Rückkehr an Bord
Zertrümmerte Ladung
Schauerleute in Lebensgefahr

Dammam und Kuwait

Erdgasfackeln über Dammam
Erwartungsvoll neugierig
Dramatische Bootsfahrt
Aus Seenot gerettet

Angenehme Begegnung
Störrisches Tonbandgerät
Glückliche Zufälle
Strauß mit dem Ersten
Heuersätze
Unbeirrt Mekka zugewandt
Vergnügliche Stunden
Drakonische Strafen
Begebenheiten an der Pier
Kuwait in Sichtweite
Übermüdet
Der Alte mault
Umwege und Zufälle
Achmed und die Technik
Kleine Freundlichkeiten
Auf Reede verbannt

Schatt el Arab und Basrah

Quarantäne-Telegramm
Schatt el Arab
Der Alte und ich
Lebendigstes Bootsleben ringsum
Im Basar Basrah-Ashar
Irakisches Kabarett
Stationsbetrieb schwer beeinträchtigt
Unangenehme Situation
Küstenfunkstelle schläft
Durchwachsener Geburtstag
Da steh' ich nun ...
Boshaftigkeiten am Schwarzen Brett
Kranführer-Idylle
Ein Hundeleben
Bierphilosophie

Khorramshar und Abadan

Aufregung vor Khorramshar
Sindbads Gewässer
Haikus
Verwunschene Welt
Funker-Kameradschaft
Nervenbündel
Fußballenthusiasmus
Nachdenklich betrachtet
Gelöbnis wider das Bier
Abendtrip in Khorramshar
Getreideübernahme

Sandsturm
Brief an Bruderherz
Rost und Bootslack
Eigenbau einer Bug
Auf persischer Seite
Menschliches
Sommer-Monsun
Schiffszoo
Ärztliche Hilfe

Von Port Sudan nach Catania

Ruppiges Rotes Meer
Port Sudan
Korallen
Seemannssonntag
Fremdenlegionäre
Schmerzliches Verzichten
Bummeln in Catania

Von Genua nach Kopenhagen

Italienische Riviera
Genua
Marseille
Glück gehabt
Vorfreude auf die Heimat
Ein Kreis schließt sich
Feuerschiff Borkum-Riff
Nord-Ostseekanal
Kieler Förde
Kopenhagen
Die kleine Meerjungfrau
Historische Spuren
Tivoli
Johannisnacht
Daheim

3. Mit MS „Vulkan“ nach Französisch Marokko

Eine kurze Urlaubsvertretung

Anmusterung mit Wermutstropfen
Feuchtfröhlicher Empfang
Heiteres Logarithmieren
Eselei
Nomen est Omen
Blutige Tastatur
Böse Überraschung

Eintönige Routine
Nachtarbeit
Wohltuender Unterschied
Entspannung
Wenn das so weitergeht!
Zweifeln und Suchen
Safi
Kurz daheim

4. Mit MS „Adolf Vinnen“ hinter den Eisernen Vorhang

Riga

Prolog
Unter neuer Flagge
Ein strahlendes Schiff
Deutsch statt Russisch
Bedrückende Unfreiheit
Sehnsucht nach westlichem Leben
Waldemar
Hoffen auf bessere Zeiten
Krimwein tut not

Leningrad

Beobachtet und kontrolliert
Frei und unfrei
Sozialistisches Arbeitstempo
Jurij an meiner Seite
Tiefe Eindrücke
Tschapka und Atrappen
Schach und Literatur
Altes St. Petersburg
Düstere Festung
Ein Hauch Eremitage
Kriegsspuren
Dank an Jurij
Wo bleibt die Ablösung?

5. Mit MS „Mariaeck“ nach Portugal und Spanien

Zwischen zwei Welten

Rückblick
Irren und Suchen
Studentenbuden
Bewegtes Semesterende

Wieder lockt das Meer

Urlaubsvertretung
Erfüllung eines heißen Wunsches
Beinahe schiefgegangen
Verzögerter Abschied
Bitterer Beigeschmack
Dünkirchen
Schreckliche Biskaya
Appetitlicher Wetterbericht

Portugal

Leixões
Apachenviertel
Porto am Ostersonntag
Rückfahrt mit Glasscherben
Porto am Ostermontag
Bei den Fischern von Leixões
Geburtstag in Lissabon
Enttäuschendes Estoril
Bezauberndes Cascais
Milieu eigener Art
Traumhaftes Sintra
Berauschte Busfahrt
Unendliche Algarve

Spanien

Cádiz
Auf dem Guadalquivir
Verlockender Vorgeschmack
Betörendes Sevilla
Andalusischer Traum

Zurück in die Wirklichkeit

Gelassenheit
Auf glühenden Kohlen
Verwünschte Seefahrt
Zurück in die Studentenbude
Alles bestens

6. Mit MS „Charlotte Bastian“ auf Jungfernfahrt

Vorspiel

Überraschende Anfrage
Mit Bruderherz zur See
Die Zeit drängt

Auf zur Jungferreise

Abschiedswinken
Bilderbuchlandschaften
Tückische Grundseen

Wiedersehen mit Leningrad

Freundlich, streng, korrekt
Kein Bein ausreißen!
Interclub
Aufgeschlossen und wißbegierig
Newski-Prospekt
Bemerkenswert
Deprimierende Vorstadtviertel
Lohn-Preisverhältnisse
Die Weißen Nächte

Nachwort

Abmustern
Etwas ganz Besonderes

7. Auf dem griechischen Tanker „World Concord“

Von Oldenburg nach Rotterdam

Zweifache Seemannsmutter
Rotterdam
Teehuis voor de Zuilied

Rost und Herzlichkeit

Riesiger Rostpott
Herzlicher Empfang

Im Mittelmeer

Der Versuchung widerstanden
Tee und Schweiß
Häusliches Miteinander
Griechische Küche
Ganz neu für mich
Windschläuche und Müllsäcke

Spannungsgeladene Atmosphäre

Suezkrise
Fliegende Händler
Verteidigungsgewillte Ägypter
Zu Gast in Port Said
Unterm Straßenvolk
Hallo, aufstehen!
Als sei nichts geschehen
Absprungbereite Lotsen

Noch atmet alles Frieden

Wir liegen vor Kuwait

Geständnis einer großen Verehrung
In japanischer Gesellschaft
Tanker-Melancholie
Ungewißeheiten

Bangen und Hoffen

Konflikt spitzt sich zu
Blinder Alarm
Seefahrers Melancholie
Erschöpfte Lotsen
Russische Lotsenschüler
Passage geglückt
Von anderer Lebensart
Als Reporter vor Ort
Kriegsausbruch
Kanal blockiert

Beruhigt im Mittelmeer

Sturm und Meeresleuchten
Schlafen unterm Sternenzelt

Der Biskaya getrotzt

Angenehmes und Bedrohliches

England

Thameshaven
Abschiednehmen
Von Newton bis Heinrich VIII.

Richtung Heimat

Vorletzte Etappe
Zurück in die Studentenbude

Ausklang

Buchempfehlungen

Entwirf deinen Reiseplan im großen – und laß im einzelnen dich von der bunten Stunde treiben. Die größte Sehenswürdigkeit, die es gibt, ist die Welt – sieh sie dir an!

Kurt Tucholsky, (1890 - 1935), deutscher Schriftsteller.

1. Vorgeschichte

Von der Schulbank in den Hörsaal

Traurige Studentenbude

Bedrückende Novemberstimmung hat mich befallen. Trübsinnig hocke ich in düsterer Herbstzeit des Jahres 1954 in meiner mehr als erbärmlich zu bezeichnenden Studentenbude in der Darmstädter Kasinostraße 107. Es ist eines dieser häßlichen, monotonen Vorstadtmietshäuser, in welchem ich als stud. phys. (Student der Physik) an der TH Darmstadt, zur Untermiete wohne. An die gegenüberliegende Straßenseite grenzt das städtische Gaswerk, in dessen weiträumigen und verschmutzten Gelände rund um die Uhr Schaufelbagger mit Getöse Kokshalden umschichten. Ständig hängen in der Luft beißender Fabrikdunst und Kohlenstaub, Nachtschlaf ist nur mit Ohropax einigermaßen möglich. Leidlich Wärme in meine vier Wände bringt ein alter Kohle-Kanonenofen, an Leinen über ihm trocknen meine Handtücher. Zu notdürftiger Leibeswäsche dient wie zu Großmutter's Zeiten eine große Steingutschüssel mit zugehöriger Kanne, Wasserhahn und gemeinsame Toilette müssen auf dem muffigen und von einer trüben Glühbirne matt erleuchteten Flur ertastet werden.

Mein betagtes Wirtsehepaar, Herr Grünewald mit kurzem Stoppelschnitt seiner grauweißen Haare und dessen etwas rundliche, mütterliche Frau bringen mir gütige Zuwendung entgegen, was mich viele Unbill halbwegs ertragen läßt. Auch muß ich froh und dankbar sein, in dem vom letzten Krieg her durch Bombenschäden gezeichneten Darmstadt

überhaupt einen Studienplatz erhalten und eine Bude gefunden zu haben - zu einer Zeit, als noch immer viele Tausende junger deutscher Kriegsgefangener, die auf eine Fortsetzung ihrer Ausbildung seit Jahren haben verzichten müssen, ohne Perspektive hinter russischem Stacheldraht auf die Heimkehr warten.

Bedrückendes Geldproblem

Zum einen quält mich das belastende Finanzierungsproblem meines Studiums, dem ich trotz Sparsamkeit und spartanischer Lebensweise, wie ich sie seit den Jahren der Flucht, Vertreibung und des schweren Neubeginns im Westen gewohnt bin, nicht hinreichend zu begegnen vermag. Mutter als junge Witwe erhält eine äußerst bescheidene Pension, von der nicht nur meine beiden Geschwister leben müssen, sondern auch die an Technischen Hochschulen und Universitäten damals als selbstverständlich betrachteten Studien- und Unterrichtsgebühren für mich bestritten werden sollen. Auch wenn meine Patentante hilfreich mir zur Seite steht, so reicht alles nicht aus, mich geldlich auf Dauer über dem Wasser halten zu können. Lässt sich die Frage nach der Finanzierung eines in seiner Länge jetzt noch gar nicht absehbaren Studiums überhaupt beantworten?

Gefühl der Unfreiheit

Doch nicht allein das schnöde Geld ist es, das mich so niedergeschlagen stimmt - nicht minder bedrängt den gleichsam in seiner „Sturm- und Drangperiode“ befindlichen 21 jährigen das unbestimmte Gefühl, irgendwie eingesperrt zu sein, sich in einer spießigen Enge zu bewegen! So schön und aufregend sich auch die Studentenzeit im soeben vergangenen Sommer des ersten Semesters allein schon im

Rahmen des abwechslungsreichen Verbindungslebens und der unvergeßlich schönen Ausflüge an die romantische Bergstraße und in den Odenwald angelassen hat, so sehr fühle ich mich in das strenge und betont schulische Vorlesungs- und Laborprogramm der TH eingeengt. Soll sich der mit dem Abitur beendet geglaubte Schulbetrieb nahezu Übergangslos in ein ähnlich geartetes Studium fortsetzen und schließlich sang- und klanglos mit einer Berufstätigkeit enden?! Ein junges Leben nur in Schulzimmer, Hörsaal und Büro? Unvorstellbar!!

Schmerzlicher denn je verspüre ich eine gewisse Unfreiheit - habe ich doch meine Nase noch nicht einmal über den innerdeutschen Tellerrand hinausstrecken und nichts von der dahinterliegenden Welt sehen können! Soll mein bisheriges Jungenleben trotz seiner vielen und gewiß einmalig abenteuerlichen Fahrten und vielseitigen Liebhaber-Betätigungen alles gewesen sein, um meinen Drang in die Ferne auf der Suche nach jener vielbesungenen „Blauen Blume“ zu stillen?

Bereits jetzt meine Nase für immerdar an Stubenluft gewöhnen zu müssen, dazu fühle ich mich doch noch zu jung! Das Verlangen, wenigstens für eine begrenzte Zeit der Enge jetziger Lebensverhältnisse und der Zwangsjacke des unerbittlich vorprogrammierten Lehr- und Lernbetriebs zu entrinnen, hat mich gegenwärtig ebenso heftig ergriffen wie im Jahr 1948, als ich Fünfzehnjähriger der Schule überdrüssig geworden war und gegen den elterlichen Willen die Quarta des Gymnasiums verlassen hatte, um eine Lehre anzutreten.

Die Dämmerung der jetzt kürzer werdenden Tage verdunkelt meine Stube allmählich, noch immer sitze ich grübelnd am Tisch, den Kopf in beide Hände gestützt. Wie soll mein Leben weitergehen? Der vom Vater ererbte Hang zum Pessimismus bis hin zum Resignieren droht mich zu befallen. Dagegen bin ich von Mutters Seite her sowohl mit einer guten Portion Galgenhumor als auch mit einem Schuß

kämpferisch eingefärbter Spontaneität ausgestattet, was für den Widder als mein Sternbild in besonderem Maße gelten soll. Welche der beiden elterlichen Anlagen wird meinen weiteren Weg bestimmen?

Der Ausweg

Dieser war nach dem Durchlaufen einer speziellen Ausbildung in den soeben vergangenen Sommerferien bereits vorgezeichnet! Erwartete ich denn nicht stündlich den Termin einer Abschlußprüfung, die mir Tür und Tor zur Erfüllung meiner Wünsche öffnen sollte? Wird sich alles zum Guten fügen? Davon berichten die folgenden Kapitel.

Vom Amateur- zum Schiffsfunker

Radiobasteln

Der Beginn dieses Weges aus jener Darmstädter Situation 1954 weist bis ins Jahr 1946 zurück, wo ich mich als Schüler in dem südoldenburgischen Vechta, der „Stadt der Schulen, Kirchen und Gefängnisse“, nach den Worten der Eltern einer „fanatischen“ Beschäftigung mit der Radiotechnik hingab. Durch gleichgesinnte Kameraden lernte ich den „Deutschen Amateur Radio Club“ (DARC) kennen, der mich wiederum für den Amateurfunk begeisterte. Aus elektronischen Bauteilen, die fast ausschließlich Restbeständen oder abgewrackten Geräten der ehemaligen Deutschen Wehrmacht entstammten und die ich aus Schrottsammlungen gefischt oder für erspartes Taschengeld erworben hatte, bastelte ich mir nach möglichst rascher Erledigung der täglichen Schul-Hausaufgaben mit der Zeit alle für den Amateurfunk erforderlichen Kurzwellen-Sende- und Empfangsgeräte zusammen.

Amateurfunker

Noch war ich Untersekundaner an der „Hindenburg-Oberschule“ in Oldenburg i.O., die heute „Herbart-Gymnasium“ heißt, als ich im Juni 1951 vor der Oberpostdirektion in Bremen die Prüfung zur Erlangung der Sendegenehmigung ablegte. Daraufhin stürzte ich mich mit dem mir zugeteilten Rufzeichen DL9HQ in eine Amateurfunktätigkeit, die mich nahezu alles um mich herum zum häufigen Kummer und sogar Ärger meiner Mutter und Geschwister vergessen ließ! Oft hockte ich bis in die Morgenstunden hinein hinter meinen Geräten, was meiner Aufmerksamkeit im Schulunterricht des folgenden Tages nicht immer förderlich war!

Daß dieses Hobby bereits Vorspiel und gute Übung für meinen bereits vier Jahre später ergriffenen Job als Schiffsfunker war, konnte ich gewiß nicht ahnen! Eine besonders schöne und erwähnenswerte Begleiterscheinung war es, daß ich im Verlauf meiner Tätigkeit als Amateurfunker viele Kameraden desselben Hobbys aus nah und fern kennenlernte, durch die mir so manches Mal unschätzbare Hilfe auch in rein menschlichen Belangen zuteil wurde. Eine dieser so geknüpften Verbindungen hat sich zu der nunmehr über 60 Jahre währenden festen Freundschaft zu dem gleichaltrigen Finnen Juhani Laitinen entwickelt, den ich am 22. Dezember 1951 unter seinem Rufzeichen OH5OV im „Äther“ kennengelernt hatte.

Im Rahmen dieser überaus reizvollen Beschäftigung mit dem Amateurfunk steckte ich meine Nase bereits deutlich über den begrenzten Horizont meiner heimatlichen Umgebung hinaus!

Zündende Idee

Als ich im Sommer 1954 das erste Semester in Darmstadt absolviert hatte, brachte mich der um einige Jahre ältere

Amateurfunk-Kamerad Klaus Duhme in Oldenburg auf eine großartige Idee. Dieser fuhr als Schiffsfunkoffizier zur See und empfahl mir in Kenntnis meiner finanziell prekären Ausbildungssituation, die Prüfung zur Erlangung eines „Seefunkpatents“ abzulegen und anschließend wie er als gutbezahlter Schiffsfunkoffizier bei der Handelsmarine zu dienen - und sei es nur für begrenzte Zeit. Das war die zündende Idee sowohl zur Finanzierung meines Studiums als auch zur Flucht aus dem mir so unfrei erscheinenden Dasein an Land!

Seefahrtschule Elsfleth

In den Sommer-Semesterferien 1954 erwarb ich an der Seefahrtschule Elsfleth an der Weser, der ältesten Deutschlands, unter dem hochgeschätzten Lehrer Fritz Fasting, einem ehemaligen Funkoffizier bei der Hapag-Loyd, die speziell für den Seefunk erforderlichen Fertigkeiten - wie im Kapitel „Der Ausweg“ angedeutet. Dank der Erfahrungen und des Wissens auf dem Gebiet des Amateurfunks - vor allem in der Morsetechnik - besaß ich einen riesigen Vorsprung gegenüber meinen Klassenkameraden und konnte nur deshalb in der kurzen Zeit meiner Ferien die Kenntnisse erwerben, welche speziell für den Schiffsfunk und die Abwicklung des damit verbundenen postalischen Telegrammverkehrs erforderlich sind. In der Überzeugung, alles hierfür Notwendige beherrschen zu können und unter dem Druck, pünktlich zu Beginn des Wintersemesters in Darmstadt sein zu müssen, bat ich Fasting, mich offiziell aus dem Unterricht zu entlassen und für die Prüfung bei der Oberpostdirektion Bremen anzumelden.

Grünes Licht zur Prüfung

Zunächst protestierte Fasting mit dem Argument, bisher habe noch jeder seiner Schüler keineswegs nur knappe drei Monate wie ich, sondern allermindestens ein volles Jahr zur Ausbildung benötigt, und da könne er in meinem Fall keine Ausnahme machen! Es bedurfte einiger Hartnäckigkeit meinerseits, bis er sich überzeugen ließ, daß ich den Stoff beherrsche und weiterer Schulbesuch nur Zeitverschwendung sei. Endlich gab er hinter dem Rauch seiner ständig brennenden Zigarre verstohlen schmunzelnd grünes Licht und versprach, mich zur Prüfung anzumelden.

Dieses Zugeständnis machte Fasting sicherlich nicht zuletzt in Erinnerung an folgende Begebenheit, die sich Ende Oktober 1954 in seinem Klassenzimmer abgespielt hatte: Auf einem Seitentisch waren nämlich als Anschauungsmaterial Kurzwellen-Sende- und -Empfangsgeräte für den Schiffsbetrieb aufgestellt, so der Empfänger Siemens-Halske 66a und der Sender Lo 40 K39, betriebsbereit und verbunden mit einer Langdraht-Außenantenne. Jedesmal beim Anblick dieser Schiffsfunkstation mit angeschlossener Morsetaste juckte es mich als Amateurfunker in den Fingern, die Geräte in Betrieb zu setzen, was ich unter geradezu begeisterter Anteilnahme meiner neugierigen Klassenkameraden denn auch eines Tages in einer Unterrichtspause tat. Flott nacheinander konnte ich QSOs (Funkverbindungen) mit Amateuren in Liverpool, Belgrad und Berlin herstellen. Während ich mit der Morsetaste noch letzte Informationen austauschte, stand auf einmal wie aus dem Boden geschossen unser Lehrer Fasting hinter mir, ließ mich das QSO ordnungsgemäß beenden, schaute mich strafend an und meinte, es sei nicht erlaubt, ohne seine ausdrückliche Genehmigung die Funkgeräte zu bedienen, welche bisher niemals ein Schüler habe einschalten geschweige denn mit ihnen arbeiten dürfen! Aber durch seinen Zigarrenrauch vermeinte ich einen gewissen Stolz bei Fasting zu spüren, daß einer seiner Schüler erstmalig dasjenige leibhaftig

vorgeführt hatte, was sie später nach bestandener Prüfung auf hoher See beruflich praktizieren müssen.

Mein Schiffsfunkinspektor

Schon Anfang November hatte ich mich mit Georg Mügge, ebenfalls Amateurfunke und beruflich Funkinspektor bei der „D.D.G. Hansa“ (Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa in Bremen), in Verbindung gesetzt und ihn gebeten, mich nach bestandener Prüfung für den Posten als Bordfunke für eines seiner Schiffe vorzumerken. Der Ruhe ausstrahlende und geradezu väterlich wirkende Mügge, dessen Haus versteckt in einem Kiefernwäldchen bei Hude unweit Oldenburg unter der dazu passenden Anschrift „Am Reiherholz“ zu finden war und der mir zu jeder Zeit größtes Entgegenkommen und Verstehen erwies, entsprach umgehend meinem Wunsch.

Einen Monat, nachdem ich zu Beginn des Wintersemesters 1954/55 meine triste Studentenbude in Darmstadt wieder bezogen hatte - wie in der „Vorgeschichte“ berichtet - traf am 6. Dezember das von mir sehnsüchtig erwartete Telegramm ein, demzufolge die Prüfung am 9. Dezember vor der Oberpostdirektion Bremen stattfindet, also nur noch drei Tage bis dahin!! Umgehend besorgte ich mir die Studentenermäßigung für das Bahnticket, schnürte in aller Eile das für einige Tage notwendigste Reisegepäck und bestieg den durchgehenden Nachtzug von Darmstadt nach Oldenburg.

In letzter Minute

Weil sich mein Fahrrad in Darmstadt befand, lieh mir meine Schwester das ihrige mit der heiligen Versicherung, daß ich mit ihm ohne Bedenken die Fahrt von daheim zum Bahnhof Oldenburg antreten könne, um pünktlich den Frühzug nach

Bremen zu erreichen. Ich vertraute darauf - und was geschah? Bereits nach einigen hundert Metern sprang die Kette vom Zahnrad! Reparieren mißlang, ich hob das Rad über den Zaun eines am Wege liegenden Gartengrundstücks, eilte zu Fuß zur nächsten Hauptverkehrsstraße und wartete in höchster Erregung auf das Vorbeikommen irgendeines Autos, das mich stadteinwärts mitnehmen könne.

Mein diesbezügliches inneres Flehen wurde erhört! Nach langem, mir wie eine Ewigkeit dünkendem Warten tauchte wunderbarerweise ein Taxi auf, welches sofort auf mein Winken hin anhielt und mich in rasantem Tempo zum Bahnhof fuhr. Bei unserer Ankunft stand der Zeiger der Stationsuhr auf 7.22 Uhr - genau die Abfahrtszeit meines Zuges nach Bremen! In größter Eile zahlte ich und bat den verständnisvollen Chauffeur, zehn Minuten zu warten: Sei ich innerhalb dieser Zeitspanne nicht wieder bei ihm, so habe ich meinen Zug noch erreicht, andernfalls komme ich zurück und er müsse mich nach Bremen fahren. Wie gehetzt jagte ich hinab in die Unterführung und alsdann hinauf zum Bahnsteig meines Zuges - ein zweites Wunder geschah: Der Zug lief mit einigen Minuten Verspätung ein!

Es herrschte noch Morgendämmerung, als der Zug vor Bremen auf freier Strecke plötzlich langsamer fuhr und schließlich für einige Minuten hielt. Wir schauten hinaus - ein menschlicher Körper mit abgetrenntem Kopf lag neben den Gleisen, Bahnpolizei stand herum, wir Reisende waren schockiert. Sollte ich dieses schreckliche Geschehnis und das überstandene Fahrradmalheur etwa als ein schlechtes Omen deuten?

Nach der Ankunft in Bremen verblieb mir noch eine längere Wartezeit bis zum Prüfungstermin, die ich in einem Café am Bahnhofplatz bei einer bescheidenen Frühstücksstärkung verbrachte. In dem Gebäude der unweit gelegenen Oberpostdirektion fand endlich die Prüfung statt,

welche nur knapp die Hälfte der angetretenen Kandidaten bestand, zu denen auch ich Glücklicher gehörte.

Frisch gekürter Funkoffizier

Wenige Tage später hielt ich voller Stolz das „Seefunkzeugnis 2. Kl. der Bundesrepublik Deutschland“ in knallroter Farbe in den Händen, ausgestellt am 10. Dezember 1954! Voller Freude teilte ich Inspektor Mügge mit, daß ich ab sofort für den Posten eines Bordfunkers auf einem Schiff der D.D.G Hansa in Bremen zur Verfügung stünde. Daraufhin veranlaßte er die zur Ausstellung meines Seefahrtbuches erforderliche Gesundheitsprüfung durch einen Vertrauensarzt der Seeberufsgenossenschaft am 27. Dezember. Als somit frisch gekürter „Schiffsfunkoffizier“ fuhr ich zunächst zur Fortführung meines Wintersemester-Studiums nach Darmstadt zurück und wartete auf den Bescheid zum Anheuern auf einem Hansa-Schiff für „Große Fahrt“, wie mit Mügge vereinbart worden war.

Als ich meinem Lehrer Fasting natürlich umgehend den Erfolg seines Schülers, den er ja nur sehr ungern und erst nach wiederholtem Bitten zur Prüfung angemeldet hatte, telephonisch mitteilte, nahm ich voller Genugtuung seine anerkennenden Worte entgegen. Geradezu väterlich gab er mir seine besten Wünsche auf meinen weiteren Weg mit, und in der Nachschau glaube ich, daß sie auf schönste Weise in Erfüllung gegangen sind - wenn auch unter Verlust mancher Illusion.

Ein Rest von Illusion

Welcher Schulbube zu meiner Zeit, also noch vor Mitte des 20. Jahrhunderts, hatte nicht seine Träume von abenteuerlicher, romantischer Seefahrt? Wer von uns kannte nicht des Grafen Luckners „Der Seeteufel“, Robert

Louis Stevensons „Die Schatzinsel“ oder „Sindbad, der Seefahrer“ aus Tausendundeiner Nacht? Bereits als Junge hatte ich eine ansehnliche Flotte maßstabs- und originalgetreuer Schiffe gebastelt - von der Karavelle „Santa Maria“ des Christof Columbus bis zum legendären Schlachtschiff „Bismarck“ - letzteres übrigens anhand der unübertrefflich guten „Loeffs Schiffsmodellbauvorlagen“ des Ingenieurs Friedemann in Burg bei Magdeburg. Gleicher Leidenschaft frönten einige meiner Hirschberger Schulkameraden, die nicht weniger Illusionen von kriegerischem oder friedlichem Fahren zur See hegten als ich - ganz im Sinne der von uns mit Begeisterung gesungenen Marine-Seemannslieder und Segelschiff-Shanties.

Doch solch romantische Vorstellungen, wie wir Jungens sie vor 70 Jahren hegten, lassen sich heute zumindest in der Handelsschifffahrt nicht mehr verwirklichen! Die Möglichkeit eines Seemannes im 21. Jahrhundert - sei er Angehöriger des Decks- oder des Maschinenpersonals, während der relativ kurzen Liegezeit seines Schiffes in einem weit draußen vor der Stadt gelegenen Containerhafen oder „Terminal“ Land und Leute näher kennenzulernen - wie einst etwa der Seemann „Kuttel Daddeldu“ eines Ringelnetz - ist nur noch äußerst beschränkt, wenn überhaupt möglich.

Als ich im Alter von 21 Jahren zu meiner ersten Seereise aufbrach, waren wiederum erst rund siebenzig Jahre vergangen, seit neben der rege aufkommenden Dampfschifffahrt Ende des 19. Jahrhunderts noch riesige Segelschiffe die Meere kreuzten und an Funktechnik nicht zu denken war. Genauso fern und entsprechend verklärt erscheint mir heute im 21. Jahrhundert jene vergangene Zeit, in der ich die „Christliche Seefahrt“ noch in vielen ihrer traditionellen Gepflogenheiten erleben durfte, die nunmehr weitgehend verdrängt worden sind durch die seelenlose, hochtechnisierte Container- und Tankerschifffahrt mit einem

Minimum an Besatzungsmitgliedern ähnlich einem rationalisierten, automatisierten Fabrikationsgeschehen.

So gehöre auch ich zu den letzten Zeitzeugen jener Jahre, die nicht lange nach dem II. Weltkrieg auf Hochseeschiffen unter deutscher und ausländischer Besatzung noch einen Zipfel jener unweigerlich ausklingenden Seefahrerromantik erleben durften, von der wir einst als Jungens geträumt hatten.

Doch ein Rest an Illusion war mir geblieben, als ich Anfang Januar 1955 zu meiner ersten Seereise aufbrach, denn auf meine damalige Situation paßte recht wohl, was in der „Fünfhundertundsiebenunddreißigsten Nacht“ die Märchenerzählerin Scheherezade in „Tausendundeiner Nacht“ Sindbad den Seefahrer sagen läßt: *Nun kam es mir in den Sinn, eine Reise in fremde Länder zu machen, indem ich des Dichterwortes gedachte, das da lautet:*

*Durch Mühsal wird die steile Höh erklommen;
Wer Ruhm begehrt, der schlummert nicht bei Nacht.
In Meerestiefen taucht, wer Perlen sucht;
Und so gewinnt er Geld und Gut und Macht.
Wer glaubt, solch Werk sei mühelos getan,
Verliert das Leben bald in seinem Wahn.*

2. MS „Falkenfels“ - mein erstes Schiff

Das Abenteuer beginnt

Anmustern Donnerstag, 13. Januar 1955

Es war ein windiger und frostiger Wintertag, als mich heute Herr Mügge, der für mich zuständige Funkinspektor der Hansa-Reederei Bremen, zum Hamburger Hafenteil Oderhöft fuhr. Dort lag am Schuppen 80 „an den Pfählen“ MS „Falkenfels“ (MS = Motorschiff). Der 5100 BRT große und noch in Nietbauweise hergestellte Bau aus der Vorkriegszeit maß 131 m über alles, war 17 m breit, wurde von einem 3600-PS-Sechszylinder-MAN-Dieselmotor angetrieben, besaß einen 30-to-Schwergutbaum und trug 39 Mann Besatzung. Eine Vorstellung von dem Äußeren dieses Schiffes gewinnt der Leser anhand der zwei Bilder auf dem hinteren Buchdeckel.

Mein künftiges Domizil befand sich an der höchsten Stelle des betagten, doch gutgepflegten Schiffes unmittelbar neben der Kommandobrücke und bestand aus der Kajüte mit Koje, Couch, Tisch und engem Kleiderspind sowie der durch eine Tür getrennten Funkstation. Diese enthielt einen veralteten RCA-Sender (Radio Corporation of America) für Telegraphiebetrieb auf Mittel- und Kurzwelle mit einer Antennenleistung von 300 Watt. Gespeist wurde das in seiner Größe einem kleinen Schrank gleichende Gerät von einem elektromotorgetriebenen Umformer. Der Siemens-

Empfänger war neueren Datums. Die Station insgesamt sollte mir unerwartet große Probleme bereiten!

Reederei DDG Hansa

MS „Falkenfels“ war ein klassisches Frachtschiff, gehörte der traditionsreichen Bremer Großreederei „Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft (D.D.G.) Hansa“ und fuhr auch unter deren Flagge. Diese Reederei hatte sich vornehmlich durch ihre Schwergutschiffe einen Namen gemacht, indem sie schwerste Ausrüstungen und Maschinen wie z. B. die mächtigen Dampflokomotiven der Fa. Henschel vor allem in mittelasiatische Länder transportierte. Die hierfür nach dem II. Weltkrieg eingesetzten Schiffe zeichneten sich durch ein besonders leistungsfähiges und außergewöhnlich originell aussehendes Schwergut-Ladegeschirr aus, welches übrigens ein findiger Ingenieur während eines Krankenhausaufenthaltes entworfen hatte.

Die Hansa-Schiffe führten stolze Namen trutziger Bauten, die auf „-fels“, „-eck“ oder „-turm“ endeten und trugen weithin kenntlich an beiden Seiten ihrer Schornsteine das auffallende Hansa-Reedereiemblem. Dieses war ein markantes, schwarzes Malteser-Kreuz - allgemein als „Hansakreuz“ bezeichnet - auf weißem Grund zwischen zwei roten Streifen - die Nationalfarben schwarz, weiß, rot zur Zeit des Deutschen Kaiserreiches, als die D.D.G. Hansa gegründet wurde.

Was mich wie alle ehemaligen Hansa-Fahrensleute schmerzlich berührt, ist die traurige Tatsache, daß diese in aller Welt hochangesehene Reederei im 100. Jahr ihres Bestehens den Betrieb einstellen mußte. Hierzu zitiere ich aus dem „Mitteilungsblatt der Seefunkkameradschaft e.V. Bremen“ Nr. 6, 28. Jhg., 1980, Seite [26](#):

Die Absicht, im Jahre 1981 das 100jährige Bestehen dieser Reederei festlich zu begehen, läßt sich nicht mehr