



Walter W. Braun

# Über Grenzen gehen

Go beyond borders

- oder wenn einer eine Reise tut...

# Vorwort

## Hinweis zum Untertitel dieses Buches

Das bekannte Zitat steht am Anfang von Claudius' Gedicht »Urians Reise um die Welt« aus dem Jahr 1786. Der genaue Wortlaut im Gedicht ist: »Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen«

Mit „über Grenzen gehen...“ meint der Autor nicht nur Grenzen der Länder und Nationen, sondern das ist mehr physisch zu sehen. Es sind die Grenzerfahrungen bei der Besteigung von hohen und höchsten Bergen oder Touren, die den Menschen aufs Äußerste fordern können. Irgendwann gewann er die Einsicht: „Man kann noch sehr lange, wenn man schon lange nicht mehr kann!“ Und es bedurfte immer wieder der Selbstüberwindung, oder anders gesagt: „Den inneren Schweinehund bezwingen.“ Hinterher folgt aber der Lohn im stillen oder euphorischen Glück über den Erfolg, der Stolz auf die erbrachte Leistung.

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Kapitel 1 1 Warum wollen Menschen und Völker reisen

2 Beschwerliches Reisen

Kapitel 2 1 Mit der Marine im Ausland

2 São Miguel, Hauptinsel der Azoren

3 Gran Canaria, eine Perle der Kanaren

4 Madeira, die Blumeninsel im Atlantik

Kapitel 3 1 Mit dem Schiff nach Norwegen

2 Zweite Schiffsreise nach Norwegen

Kapitel 4 Im Urlaub nach Österreich zum Großglockner

Kapitel 5 1 Besuche in Dänemark während einer  
Reserveübung

2 Tagesausflug in Dänemark

3 Von Kiel aus ein Trip nach Dänemark

Kapitel 6 1 Mit einer Jugendgruppe zum Rheinfall in  
Schaffhausen

2 Eine Geschäftsreise tangiert die Schweiz

3 Betriebsausflug in die Schweiz

Kapitel 7 1 Neugierig, in welchem Ort bin ich geboren?

2 Konditionsmängel am Straßburger Münster  
(Elsass)

3 Betriebsausflug ins Elsass mit Folgen

4 Mit Freunden entlang der Elsässischen  
Weinstraße

- 5 Auf Kaiser Wilhelms Spuren.
- 6 Fahrradtouren über die Grenze
- 7 Technisches Wunderwerk in Saint-Louis-Arzviller
- 8 Wanderungen in den Vogesen
- 9 Weitere Wanderung in den Vogesen
- 10 Promenade in Wissenbourg
- 11 Missverständnis bei einer Radtour im Elsass
- 12 Wieder eine Konditionstour in den Vogesen
- 13 Im Artilleriewerk Schoenenbourg der Maginot Ligne
- 14 Feiertag in Saverne (Zabern)
- 15 Auf der Route des Cêtes zur Col de la Schlucht
- 16 Besuche in Niederbronn-les-Bains und Bitche
- 17 In den berühmten Potterien von Soufflenheim
- 18 Mit unseren Enkeln im Elsass
- 19 Fête de la AAAFRONA mit Roger
- 20 Mit den Schulkameraden im Elsass
- 21 Rundreise nach Saint Die, Epinal und Gérardmer
- 22 Wanderung in den Hoch-Vogesen mit Handicap
- 23 Wanderung zu Felsen und Burgen
- 24 Besuch im Eco-Musée im südlichen Elsass

Kapitel 8 1 Besuch bei Verwandten in Wien

2 Erlebnisse in Wien

Kapitel 9 1 Urlaub auf Gran Canaria

2 Abstecher auf die Insel Lanzarote

3 Erster Urlaub auf Teneriffa

4 Erneut auf Teneriffa

5 Mit der Familie auf Teneriffa

Kapitel 10 In Scheveningen in den Niederlanden

Kapitel 11 1 Ostern an der Orangenküste in Spanien

2 Im Winter in Spanien

Kapitel 12 Verspätete Hochzeitsreise nach Venedig

Kapitel 13 Einmal ins Großherzogtum Luxemburg

Kapitel 14 Erfahrung mit der DDR

Kapitel 15 1 Erster Urlaub im Montafon

2 Erneut im Montafon

Kapitel 16 Visite im Fürstentum Liechtenstein

Kapitel 17 Busreise nach Slowenien

Kapitel 18 Gipfelbesteigung auf über 3000 Meter

Kapitel 19 1 Erlebnisreiche Tage in den Schweizer Bergen

2 Misserfolg in einer grandiosen Berglandschaft

3 Erneut Versuch am Matterhorn

4 Vom Lötschental ins ewige Eis

5 Letzter Versuch am Matterhorn

6 Familienurlaub in Zermatt

Kapitel 20 1 Auf Ötzis Spuren in Österreich

2 Im Nationalpark Hohe Tauern

3 Großglockner-Tour mit Biwak

4 Eine Tour im Stubai

5 Weitere 9 Tage, jetzt im Ötztal

6 Von Österreich aus auf Deutschlands höchsten Berg

Kapitel 21 1 Ein verlängertes Wochenende in Cannes

2 Urlaub in Südfrankreich

3 Von Südfrankreich ins Fürstentum Andorra

4 Noch einmal in Südfrankreich

Kapitel 22 1 Herausforderung am Gran Paradiso

2 Bergtour auf den Ortler in Südtirol

3 Schmerzhaftes Erfahrung in den Bergamasker Alpen

Kapitel 23 1 Urlaub an der türkischen Riviera

2 Abstecher nach Rhodos (Griechenland)

3 Städtereise nach Istanbul

4 Noch einmal in der Türkei

Kapitel 24 1 Unsere Tochter wohnt in der Schweiz

2 Feste und Feiern in der Schweiz

3 Mit dem Glacier-Express unterwegs

4 Fitnesstouren in Kandersteg zum Oeschinensee

5 Sightseeingtour in Luzern

6 Geschäftliche Kontakte nach Rorschach

Kapitel 25 Urlaub im Sunshine-State Miami in Florida (USA)

Kapitel 26 In Budapest, der Hauptstadt von Ungarn

Kapitel 27 Dolce Vita in Italiens Toskana.

Kapitel 28 Traumreise nach Südafrika

Kapitel 29 1 Urlaub im Zillertal in Österreich

2 Urlaub im Zillertal

3 Harmonischer Familienurlaub im Zillertal

4 Im Zillertal zum Vierten

Kapitel 30 1 Am Säntis, im Osten der Schweiz

2 Mit einer starken Konditionstouren-Truppe am Säntis

Kapitel 31 1 Letzte Hochgebirgs-Tour mit Hans im Virgental

2 Anspruchsvolle Klettereien am Arlberg

3 Mit neuem Bergführer wieder einmal im Montafon

4 Geplante Bergwanderung am Arlberg

5 Zweiter Versuch am Arlberg

6 Im Tannheimer Tal von Reutte nach Pfronten

7 Weitere spannenden Klettereien im Montafon

8 Sommerfrische am Silvretta-Stausee

Kapitel 32 1 Eine Kletterwoche in den Dolomiten

2 Erneut in den Dolomiten und in Bozen

3 Noch eine Kletterei in den Dolomiten

4 Wanderwoche im Tessin

Kapitel 33 Feiern mit französischen Freunden im Elsass

Kapitel 34 1 Abenteuerliche Klettersteige in der Schweiz

2 „Verruckti Chaibe“ auf Schweizer Klettersteigen

3 Erneuter Versuch im Gemmisteig bei Leukerbad

4 Überraschung in Kandersteg

5 Auf Sions Höhen im Wallis und erneut im Gemmisteig

6 Herbsttage im Wallis

Kapitel 35 Plaisir am Gardasee

Kapitel 36 Urlaub in Dubai, Abu Dhabi und Oman



# 1

## 1. Warum wollen Menschen und Völker reisen?

Schon seit der Homo erectus und seine früheren Verwandten, danach der Homo sapiens <sup>1</sup>), der sich von Afrika aus verbreitete, die Kontinente und alle Regionen der Erde bevölkerten, bestand schon ein innerer Drang, ein angeborener Antrieb sich fortzubewegen. Das war die frühe Form des Reisens, das über Tage, Monate und Jahre dauern konnte. Der Hintergrund war das Bedürfnis und Bestreben ein wenig über den Tellerrand zu blicken. Das mag durchaus viele Gründe gehabt haben und war nicht nur aus reiner Neugierde. Unsere Vorfahren wollten sehen, wo es reichlich Beute gibt, wo die besten Jagdreviere anzutreffen sind und man besser, sicherer oder vielleicht auch etwas bequemer leben könnte. Dann, so lässt sich vermuten, wollte man entdecken, wo und wie der nächste Nachbar lebt und wer das sein mag. Weitere Gründe waren neues Land zu erobern oder sich vor Gefahren in Sicherheit zu bringen. Für beides waren angeborene Fähigkeiten und angelerntes Wissen wichtig, um sich in geeigneter Weise verteidigen zu können oder in der Lage zu sein, erfolgreich Länder erobern zu können. Nachdem die eigenen Bedürfnisse ausreichend abgedeckt und gesichert waren, entstanden schließlich geschäftliche Bedürfnisse und meist auch sehr ertragreiche Handelsbeziehungen zwischen den Völkern. So kamen Porzellan aus China, Gewürze aus Indien und anderen asiatischen Ländern und so weiter nach Europa. Und ein

weiterer Faktor und Antrieb mag gewesen sein, das war ein reger Austausch der unterschiedlichsten Kulturen.

Schon die Bibel lehrt uns, dass Kain, nachdem er seinen Bruder Abel erschlagen hatte, mit seiner Sippe in ein anderes Land gezogen ist und dort die Stadt Nod jenseits von Eden baute. Vermutlich fürchtete er sich vor der Sippe Abels und brachte sich mit seinem Stamm (Volk) durch die Flucht - oder Auswanderung - in Sicherheit. Unter „anderes Land“ ist kein Staatsgebilde zu verstehen, wie wir es heute kennen, sondern nur eine andere Region; vielleicht gar nicht allzu weit vom Ursprung entfernt.

Über die Jahrtausende und Jahrhundert war der Entdecker-Drang unter den Völkern Antrieb und Grund sich anderweitig umzusehen und andere suchten einfach nur Ruhm und Ehre. Wissbegierige Forscher wollte sehen was der Nachbar hat oder wie es über der Grenze (Grenze des Horizonts, nicht der Staatsgrenze) aussieht und wie es von da aus weitergeht. Die angeborene Neugierde und der Forschergeist des Menschen wurden zur Triebfeder. Reisen und damit verbundene Abenteuer hatten immer schon etwas Magisches an sich. Es war aufregend und spannend, wenn man fremde Länder betreten durfte, andere exotische Kulturen entdecken konnte. Wer sie nicht ausbeutete, der wollte zumindest andere Menschen besser verstehen, in ihrer Art und ihrem Leben kennenlernen. So erweiterte sich der geistige Horizont, wenn man die eigene Komfortzone verlassen hatte und den Nachbarn einmal besuchte, seine Kultur kennenlernte und eine farbig-bunte Vielfalt auf sich einwirken ließ, statt sich an dem Unbekannten zu reiben oder exotischen zu stören.

Unternehmungslustige oder feindlich gesinnte Völker, wie die Wikinger - um nur dieses eine nordische Volk zu nennen -, zogen über riesige Entfernungen, um Ländereien zu erobern oder sie waren als Verfolgte auf der Flucht. Es gab die Zeit der großen Völkerwanderung, die Menschen von Ost nach West oder von Nord nach Süd brachten. In

Jahrhunderten oder Jahrtausenden haben sie Kontinente erobert und die Stämme vermischt sich. Mehrfach waren die Menschen gezwungen ihre Heimatregion zu verlassen, um bei Klimaveränderungen und Ernteausschlägen, denen Hungersnöte folgten, das Überleben der Sippe zu sichern. Nehmen wir dabei wieder ein Beispiel aus der Bibel. „Jakob zog während einer Hungersnot in seinem Lande mit den Söhnen und deren Anhang nach Ägypten, da es dort genug Vorräte und noch Getreide zu kaufen gab.“ Seine Nachkommen siedelten in Gosen und lebten rund 300 Jahre in dieser fruchtbaren Region. In unserer jüngeren Zeit, im 19. und 20. Jahrhundert trieb der Hunger Zehntausende zum Auswandern nach Amerika oder fleißige Bürger wurden nach Ungarn und Rumänien gelockt, um dort die Ländereien zu bewirtschaften und den Herrschenden so die Kassen zu füllen.

Heute gehört Reisen aus vielfältigsten Antrieben und Gründen zum einen aus reinem Vergnügen und zum anderen aus geschäftlichen Gründen zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen in Deutschland. Die Medien bezeichnen die Deutschen deshalb gerne als „Reiseweltmeister“, ob der Einzelne etwas davon hat, oder er je einmal wegkommt oder nicht.

## **2. Beschwerliches Reisen**

Wenn wir nun einmal ein paar Generationen zurückblicken, sehen wir Reisen noch als zeitraubendes, mitunter gefährliches und anstrengendes Abenteuer und von dem, was das kostete, wollen wir gar nicht erst reden. Aus reiner Wissbegierde blieb das Vergnügen zumeist nur einzelnen, wagemutigen Abenteurern vorbehalten, wie dem Naturforscher Alexander von Humboldt oder Vasco da Gama, dem Entdecker vieler Seewege. Mit einem Schiff kam der Reisende noch relativ schnell vorwärts, ansonsten musste er zu Fuß gehen, ritt auf einem Esel, Kamel oder Pferd und wer

es sich leisten konnte, fuhr bequemer mit der Pferdekutsche. Und Könige und Kaiser regierten noch reisend; sie hatten keinen ständigen Regierungssitz, sondern sie zogen von Region zu Region und hielten an wechselnden Orten Gericht oder trafen politische Entscheidungen, so wie der Kaiserstuhl (erst Königsstuhl, dann Kaiserstuhl), an dem Otto III. am 22.Dez.994 bei Sasbach sein geschichtsträchtiges Gericht abhielt.

Anfang des 19. Jahrhunderts fuhr die erste Dampfeisenbahn und kaum hundert Jahre sind es her, da das Automobil erfunden wurde. Von nun an wurde peu à peu das Fortkommen einfacher, komfortabler und bedeutend schneller. Seit einem halben Jahrhundert fliegen Düsenflugzeuge in Stunden über die Kontinente. Damit wurde es sogar dem „Normalsterblichen“ möglich, in relativ kurzer Zeit ferne und selbst exotische Länder zu erreichen und in alle Gebiete vorzudringen.

Noch einen gewichtigen Vorteil bescherten die Entwicklungen der Neuzeit. Heute muss niemand mehr einen schweren Beutel mit Münzen oder ein Bündel Scheine mitschleppen und ist nicht mehr länger an einen Ort gebunden, bis die angeforderten Geldmittel aus der Heimat transferiert eingetroffen waren. Stattdessen gibt es schon länger die relativ sicheren Reiseschecks und heutzutage ermöglichen Bank- und Kreditkarten überall auf der Welt Geld aus dem Automaten zu ziehen oder es können Überweisungen mit Western Union und anderen Geldhäusern schnell und einfach an so gut wie jeden Ort der Welt in minutenschnelle und an jedermann getätigt werden.

Die Sprachbarriere war seit der biblischen Sprachverwirrung von Babylon ein großes Hindernis. Nur eine Minderheit beherrschte eine Fremdsprache und allenfalls einige Privilegierte konnten sich in Latein, Französisch, Spanisch oder Portugiesisch verständigen und in den fernöstlichen Sprachen bewegten sich noch weniger.

Erst die weltweite Ausbreitung der englischen Sprache vereinfacht die Kommunikation.

Die Weltkriege brachten unfreiwillig Millionen Menschen in ferne Länder; ein sicher nicht beabsichtigter Nebeneffekt aber für den Einzelnen ein Stück Lebenserfahrung. Heute noch höre ich die Veteranen an den Stammtischen von der Zeit in Sewastopol auf der Krim schwärmen oder wenn sie verklärt von ihren amourösen Geschichten erzählten, aus der Zeit als sie „wie Gott in Frankreich“ lebten. Unter normalen Verhältnissen wären sie im Leben vermutlich nie und nimmer dahin gekommen. So hatte sich ihr Horizont aufgezwungen erweitert.

Es ist auch erst ein halbes Jahrhundert her, dass die Deutschen den Lido di Jesolo entdeckten und Venedig an der Italienischen Adria. Seither strömten Millionen über die Alpen zu den Italienern, um das Dolce Vita - das süße Leben - zu genießen, die italienische Lebensart. Später wurde Mallorca zum 17. Bundesland der Deutschen erklärt, wie es die Bild-Zeitung gerne titulierte.

Weite Reisen waren für einen im Schwarzwald aufgewachsenen Buben und Jugendlichen bis in die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts kaum denkbar, es sei denn, vermögende Eltern machten das möglich. Meine erste größere Bahn-Reise war an die Nordsee, nachdem mich die Bundeswehr zum Eignungstest nach Wilhelmshaven einberufen hatte.

In diesem Buch möchte ich nicht meine Reisen innerhalb Deutschlands eingehen, in denen ich in den Jahrzehnten privat und geschäftlich in so gut wie in jeden Winkel unseres Landes kam, von der Nord- und Ostsee bis auf die höchsten Berge im Alpenraum. Dabei lernte ich auch hier die vielen Facetten der Schönheit unseres Landes und ganz besonders unserer engere Heimat kennen und schätzen lernte. Gerade Deutschland in der gemäßigten Klimazone, ist ein Land das eine bemerkenswerte Fülle bietet und eine unglaubliche landschaftliche Vielfalt. Im Grunde müsste niemand ins

exotische Ausland reisen. Hier spielt aber wieder die angeborene Neugierde hinein und die Erkenntnis, nur wer Fremdes gesehen hat, lernt das Eigene richtig zu schätzen und andere besser verstehen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang. Mit der Corona-Pandemie in den Jahren 2020/21 wurde Reise sehr stark eingeschränkt und war zeitweise so gut wie nicht möglich. Viele Länder wurden als Risikogebiete eingestuft und der Flugverkehr kam zum Erliegen. Da Urlaub im Ausland so gut wie unmöglich wurde, entdeckten plötzlich die Deutschen wieder das eigene Land. Die Touristen bevölkerten die Wanderwege im Schwarzwald genauso wie die Strände an Nord- und Ostsee. Hätten nicht über Wochen und Monate die Gaststätten, Restaurants und Hotels auf behördliche Anordnung geschlossen sein müssen, und sonst durften sie nur mit Einschränkungen im Platzangebot öffnen, wären die Gästezahlen auf Rekordhöhe geschneit.

So interessant und abwechslungsreich Reisen und Aufenthalte im Ausland für mich waren, umso mehr lernte ich die Schönheiten der eigenen Heimat, der Mittelbadischen Region schätzen und was man kennt, will man bewahren. Wer sich dazu noch mit der Geschichte und Kultur befasst findet einen unerschöpflichen geistigen Reichtum und ist immer wieder erstaunt, über welches Wissen, welche schöpferische Kraft und Einfallsreichtum unsere „Altvorderen“ verfügten.

Im Blick auf meine badische Heimat will ich in diesem Kontext gerne Konrad Kintscher, einst Direktor bei Burda in Offenburg, aus seinem Buch zitieren:

### **Das Land am Oberrhein**

*"Wenige Landschaften der Welt wurden so vielfältig gepriesen wie das vom Schwarzwald und den Vogesen so schön und mächtig eingerahmte Gebiet am Oberrhein. Obwohl drei Länder am Strom zusammentreffen, wirkt ihre Sprache, die alemannische Mundart, über die Ufer des Rheins, über die Höhen der Gebirge und tief ins Land der*

*Eidgenossen und der Franzosen. Auch ist die geologische Verwandtschaft so wenig zu übersehen, wie der Gleichklang der Sprache unüberhörbar ist"*

Anregungen und Ideen findet der geneigte Leser auch in einem meiner weiteren Bücher, das Wandervorschläge gibt.

### **Dem Südwesten hautnah**

111 Tipps und mehr - ein etwas anderer Wanderführer  
Paperback, 260 Seiten, 46 Bilder, ISBN 978-3-7386-2881-4

### **Top-Touren im Südwesten - für geübte und konditionsstarke Wanderer**

Paperback, 260 Seiten, 45 Farbseiten  
ISBN: 978-375-043-143-0

---

<sup>1</sup> ) <https://www.br.de/wissen/homo-sapiens-evolution-geschichte-moderner-mensch-referat-100.html>

## 2

### 1. Mit der Marine im Ausland

Nur ein Jahr später nach dem Eignungstest bei der Marine in Wilhelmshaven begann für mich die militärische Ausbildung im Marine-Ausbildungsbataillon 1 in Glückstadt an der Elbe. Das idyllische Städtchen nördlich von Hamburg und direkt an der Elbe blieb mir wegen dem schikanösen Drill in und außerhalb der Kaserne, nachhaltig aber nicht in so guter Erinnerung. Zu sehr hallt noch der dumpfe Kommiss-Ton nach, das hirnlose Gebrüll kleiner Könige, die sich als Maat, Obermaat oder Bootsmann ansprechen ließen. Die Marine währte sich Mitte der Sechziger noch als Elite und entsprechend mussten sie ihrer Meinung nach uns, die Matrosen drillen. „Wir werden jetzt richtige Menschen aus euch machen“, hörten wir die „Sklaventreiber“ lauthals brüllen. „Euch soll der A... auf Grundeisen gehen“ und noch mehr solcher hirnloser Sprüche prasselten auf uns nieder. Doch das Vierteljahr mit allen Schikanen und Erniedrigungen ging auch vorüber, dann folgten Fachlehrgänge zum Sanitäter in List auf Sylt und in Krankenpflege-Schulungen in einer großen Klinik, nahe Wilhelmshaven und dem Heereslazarett in Bad Zwischenahn. Dort herrschte schon ein anderer Ton vor und nun begann für mich die interessantere Zeit bei der Marine.

Die Ausbildung dauerte insgesamt 9 Monate an drei verschiedenen Standorten und nach dem erfolgreichen Abschluss war ich nun Gefreiter und Krankenpfleger und wurde zum Sanitätsdienst auf das Trossschiff Dithmarschen



versetzt. Mit mir sorgte sich ein Obermaat um das Wohl der rund hundertköpfigen Besatzung. Außerdem lagerte Sanitätsmaterial für 2000 Mann im kriegsmäßigen Einsatz im Bauch des Schiffes, dem Magazin. Da war alles dabei, was man sich denken konnte, einschließlich Suspensorium (für Männer) und Wärmeflaschen für frierende Kranke.

Der Borddienst auf diesem Schiff begann nach dem Ende der Lehrgänge und einigen wohlverdienten Urlaubstagen über Weihnachten und dem Jahreswechsel auf 1966 bis nach Dreikönig. Zu meiner Freude war das neue Kommando in Wilhelmshaven, der Großstadt mit langer Marinetradition und am Jadebusen, wo ich mich schon auskannte und inzwischen Freunde und Bekannte gefunden hatte. Das Trossschiff mit der Nato-Bezeichnung A 1409 selbst war eigentlich ein normales Transportschiff im Natograu. Gebaut wurde es ursprünglich als ziviles Handelsschiff, dann hat es die Marine gekauft, modifiziert und seit etwa 1955 diente es als Versorgungsschiff den zu begleitenden Schiffen und führte, außerdem dem erwähnten Sanitätsmaterial, das etwa ein Drittel der Kapazität beanspruchte, Wasser und ein weiteres Drittel seemännische Material mit sich. Da fanden sich Holz zum Abdichten von Lecks und Wassereinbrüchen, Feudel (Putzlappen) und Pütz (seemännisch für Eimer), natograue Farbe zum Pönnen (streichen), Tampen (Seile) und viele andere alltäglich wichtige Dinge.



Trossschiff „Dithmarschen“

Das Schiff hatte knapp über 3000 Bruttoregistertonnen und eine Schiffslänge von rund 100 Metern vom Bug nach Achtern. Dem zivilen Ursprung war es zu verdanken, dass es keine Bewaffnung an Bord gab, von Pistolen und dem G3-Gewehr, die zu jedem Soldaten gehörten, einmal abgesehen. Zu dieser Zeit hatte die Marine noch wenige bewaffnete und gegen ABC (Atomare, biologische und chemische Kampfmittel) abgeschirmte Transportschiffe. Die neue Generation an Versorgungsschiffen, wie das Trossschiff Offenburg und viele andere wurden erst später in Dienst gestellt. Heute - 50 Jahre später - werden mit Sicherheit keine unbewaffneten Versorgungsschiffe mehr in der Marine im Dienst auf den Meeren unterwegs sein.

Im Wohnbereich der Versorger, zu denen ich als Sanitäter zählte, gab es die

Back (Tisch) und Spinde für das Essgeschirr und gepolsterte Truhen dienten als Sitzgelegenheiten. Sie boten genügend Stauraum für Decken und andere Dinge. Jeder Spind ließ sich verriegeln und das war nicht unwichtig, damit bei starkem Seegang nicht alles herausfiel - und wir sollten noch erleben, was hoher Wellengang und tobendes Meer bedeutet und welche undenkbaren Kräfte dabei frei werden und sich entfalten können. Das Versorgerdeck hatte zusätzlich einen großzügigen Waschbereich mit Dusche und Toiletten. Die Schlafkojen im Raum waren 3-stöckig übereinander angeordnet und relativ komfortabel und Gitter boten Schutz, damit keiner im Schlaf unabsichtlich herausfiel und abstürzte. Jedes Besatzungsmitglied verfügte, im Vergleich zu den Verhältnissen auf anderen Marineschiffen, ungewöhnlich viel Platz. Für mich stand zudem noch ein Ausweichquartier im Sanshap zur Verfügung, meinem Arbeitsplatz auf dem Achterdeck, und davon machte ich häufigeren Gebrauch, wenn ich alleine sein wollte. Neben einem gut gefüllten Medikamentenschrank und dem unverzichtbaren Behandlungstisch, waren hier Ersatzgeräte für die Funker, falls der Funkraum auf der Brücke einmal im Gefecht ausfallen sollte. Hier übten sich die Funker hin und wieder im Morsen, indem sie darin regelmäßig Wettwerbe mit anderen Schiffen ausgetragen haben. Die Morsekenntnisse und Schnelligkeit im Senden und Lesen der Zeichen musste immer und immer wieder geübt werden und das ging ganz einfach auch zwischen dem Funkraum und achtern im Sanshap.

Im Krankenrevier, wie das Sanshap auch genannt wurde, stand noch ein Etagenbett für zwei Kranke zur Verfügung, die ich auch benützen konnte, wenn ich wollte und sie nicht von Patienten belegt waren - und das kam in meiner aktiven Dienstzeit nie vor.

Nach der Eingewöhnungsphase verließ unser Schiff in den letzten Januartagen die Pier in Wilhelmshaven. Bei jeder Ausfahrt mussten wir zuerst die große Seeschleuse passieren, die in jener Zeit die größte Binnenschleuse der Welt gewesen sein soll. Weiter ging die anfangs in gemächlicher Fahrt durch den Jadebusen und mündete in Höhe der Nordfriesischen Inseln schließlich in die Nordsee. Der weitere Kurs war Nordwest und nach Tagen ohne besondere Vorkommnisse, aber ausgefüllt mit Rollenschwoof (Übungseinheiten für den Ernstfall nach dem Rollenplan), passierten wir die backbords liegende englische Insel oder das Königsreich Großbritannien. Alles war für mich völlig neu, interessant und spannend. Selbst in der Freizeit verbrachte ich viele Stunden an Deck, wollte sehen und mitbekommen, was an Bord oder Außerhalb unterwegs so alles abläuft und vor sich ging. Die Nordsee war in den ersten Tagen noch relativ ruhig und kaum bewegt und bereitete mir keine Schwierigkeiten. Das einzige Manko war, es war bitterkalt und die metallenen Planken verstärkten, wenn man länger darauf stand, dieses Gefühl.

Nach Tagen erreichten wir das raue Seegebiet nahe den Färöer Inseln, etwas nördlich von Schottland. In diesem Seegebiet war es zu in der winterlichen Jahreszeit empfindlich kalt, großflächige Eisplatten schwammen ringsum auf dem kaum bewegten Wasser. Immer noch wurden wir tagsüber und manchmal auch nachts mit allen möglichen Übungseinheiten beschäftigt und in Trab gehalten. Speziell „Highline fahren“ musste mit den Neulingen in der Seemännischen Division an Bord geübt werden. Damit wird die Übergabe von Material auf See bezeichnet. Zwei parallel fahrende Schiffe werden über sehr belastbare Tampen aus Sisal (dicke Seile) verbunden, der sogenannten „Highline“ und daran wird per Schlauch Wasser, Öl oder mittels Paletten festes Material übergeben; „fieren“ genannt. Während der Operation hatten die Seeleute dafür zu sorgen, dass die „Highline“ immer straff

blieb. Durch die Seebewegungen kommen sich die Schiffe näher oder trafen auseinander. Das musste anfangs noch manuell mit bis zu 10 Mann über ein Spil reguliert und ausgeglichen werden, indem das Seil nachgegeben oder eingeholt wurde. Später wurden automatische Seegang-Windschen an Deck montiert, die elektrisch gesteuert die Bewegungen ausgleichen konnten. Das erleichterte fortan sehr wesentlich die Arbeit der Seeleute. Während diesen Manövern war meine Position als Sanitäter mit einem Verbandskoffer an Deck, während mir die Schuhe fast festfroren.

Während den Manövern zeigte sich die See in diesem nördlichen Gebiet stündlich zunehmend rauer und das Schiff folgte dem Seegang. Die Bewegungen wurden heftiger und es stellten sich bei mir die ersten Symptome der Seekrankheit ein. Ich bekam Kopfschmerzen, mir wurde es flau im Magen und ich konnte es kaum glauben, nachdem der Kommandant auf meine Frage: „Welchen Seegang haben wir denn?“, antwortete: „Das ist noch ganz harmlos, wir haben erst Seegang sechs.“ Für einen geübten Seemann war das allenfalls mittelmäßig und bei einem erfahrenen Segler begann jetzt erst der richtige Spaß.

Vermutlich hatte ich schon eine grüne Färbung im Gesicht. Der Kapitän gab mir jedenfalls den Rat: „Trink einen Whiskey, dann geht es dir gleich besser“, und das meinte er betont zuversichtlich. Bei anderen mag sein Tipp nützlich gewesen sein und gewirkt haben, bei mir nicht. Nun war es ganz aus mit meinem seemännischen Stehvermögen; mir wurde spuckübel. Bei der nächsten günstigen Gelegenheit verzog ich mich in meine mittschiffs im Versorgerdeck befindliche Koje.

Jetzt zeigte sich der Vorteil, dass ich bei den Versorgern untergekommen war. Mitten im Schiff sind die Bewegungen deutlich geringer und eine Idee besser zu ertragen, wie auf dem Achterdeck oder gar vorne im Bug, und erst recht wie in den höheren Bereichen der Brücke oder in der

Offiziersmesse, in der ich - da ich als Sanitäter nach Meinung der Offiziere nicht ausgelastet war - „Backschafter“ sein musste, das heißt, ich holte das Essen aus der Kombüse und servierte es den Offizieren. Später musste ich abräumen und mich um den Abwasch kümmern.

Mit jeder Welle hob und senkte sich das Schiff am Bug und achtern um mehrere Meter. Das Auf und Ab verstärkte sich noch durch seitlich rollende und stampfende Bewegungen und unangenehmes Geschlingere.



„Highline fahren“ auf hoher See

Die Übungsfahrt dauerte vierzehn Tage, dann waren wir wieder zurück in Wilhelmshaven an der Pier. Die Festmacherleinen waren aber nicht lange mit den Pollern verbunden und schon hieß es wieder „Leinen los“. Bereits

ein paar Tage später verließen wir wieder den Hafen und vor uns lag eine abwechslungs- und ereignisreiche sechswöchige Auslandsfahrt.

Unser Schiff hatte die Aufgabe einen Marineverband, bestehend aus Zerstörern und Fregatten, in den Atlantik zu begleiten. Ein zweites Versorgungsschiff, die Münsterland, war ebenfalls mit von der Partie und für die Treibstoffversorgung der Schiffe zuständig. Das Tankschiff war um einiges größer als das Trossschiff Dithmarschen. Ziel der Übungsfahrt war die seemännische Ausbildung der Mannschaften, verbunden mit einem mehrtägigen Übungsschießen rund 1000 Meilen südwestlich der Azoren, mitten in den Weiten des Atlantiks und nur wenig nördlich des Äquators. Nebenbei sollten ausländische Häfen angelaufen werden. Solche Kontakte waren wichtiger Teil der Repräsentation und diente auch dazu Kontakte im Ausland zu pflegen. Ein weiterer, nicht unwichtiger Nebeneffekt, bei dieser Gelegenheit konnte günstig direkt und zollfrei Verpflegung und Treibstoff gebunkert werden (einkaufen und einlagern).

Der Verband passierte nach dem Auslaufen im Konvoi bei langsamer Fahrt den Jadebusen und noch zeigte sich alles perfekt und in bester Ordnung. Bei mir überwog die Vorfreude auf die Zeit auf See und ich war sehr darauf gespannt, was uns in den Häfen erwarten wird, in die wir nach Plan einlaufen wollten. Dann durchfuhren wir den Ärmelkanal - eine für die Bootsbesatzung wichtige Marke, denn ab Höhe Dover-Calais gab es - neben dem allgemeinen Wehrsold und der Bordzulage, eine Verdoppelung der Bordzulage und zusammen war das über den Daumen gerechnet insgesamt eine Verdreifachung des üblichen Wehrsolds. Für mich, dem inzwischen zum Gefreiten beförderten Wehrpflichtigen, war das sehr willkommen, ich konnte jede zusätzliche Mark gut gebrauchen, denn meiner Familie konnte und wollte ich nicht auf der Tasche liegen.

Nach den anfangs relativ ruhigen Tagen auf See näherten wir uns der berühmt-berüchtigten Biskaya und in diesem Seegebiet gerieten wir in eine massive Schlechtwetterfront, uns erwartete ein veritabler Orkan mit Windstärken zwölf und Seegang elf. Die Wellenberge kamen haushoch und in der Folge drosselten die Schiffe auf „langsame Fahrt“, der Abstand zwischen den Schiffen im Konvoi wurde deutlich vergrößert; kaum dass man das Nachbarschiff noch zwischendurch aus den Wellenbergen auftauchen sehen konnte. Für uns Unerfahrenen war es unglaublich, wie sehr das Schiff stampfte, schlingerte, schaukelte und rumpelnd in sich durchgeschüttelt wurde. Das Metall ächzte, riesige Wellenbrecher mit schäumenden Wassermassen ergossen sich über das Deck. Jedes nicht absolut sicher festgezurte und verstaute Teil flog wie ein Geschoss durch die Gegend.





Das Vorschiff taucht tief in einen Wellenberg ein

Der Verband pflügte drei lange Tage im tobenden Sturm langsam durch die See, bis das Gebiet durchfahren war und wir uns den Azoren näherten. Schon kurz nach Beginn des Sturms und seit das Schiff so heftig zu schlingern und zu schaukeln begonnen hatte, war ich seekrank und mir war es sterbenselend übel. Jede Minute empfand ich danach nur

noch als der reinste Horror. Anfangs versuchten mich Vorgesetzten durch geeignete Maßnahmen abzulenken, damit sich die Seekrankheit legen sollte oder ich mich daran gewöhnte. Erst wurde ich zum „Posten Ausguck“ auf die Brückennock gerufen. Das ging gar nicht; wie sollte ich ernsthaft nach möglichen Gefahren Ausschau halten können, wenn der Magen minütlich rebellierte. Dann sollte ich angeseilt das Achterdeck schrappen, während ununterbrochen Brecher über das Deck rollten und über mich und den mir zur Seite stehenden Bootsmann hereinbrachen. Schon klitschnass wurde nach wenigen Minuten das unwürdige Spiel abgebrochen. Jegliche Bemühungen mich seefest zu machen sind erfolglos geblieben und hatten nichts gebracht. Irgendwann war es mir so sterbenselend; ich verweigerte jeden Befehl, verzog mich ins Deck, das wie schon erwähnt, mittschiffs lag und legte mich in eine der untersten, freien Kojen und hielt die Pütz (Eimer) im Arm.

Mittschiffs waren die Schaukelbewegungen geringfügig weniger spürbar. Trotzdem war der Spukkübel mein wichtigstes Utensil und blieb in Reichweite und so wurden drei Tage wurden zur Qual und waren der reinste Horror. Schon kurz nach Beginn der Übelkeit waren bei mir der Rachen und Mundraum durch die Magensäure verätzt und jeder Schluck schmerzte. Trotzdem musste ich ständig trinken, um eine Dehydrierung vorzubeugen und Kekse essen. Die Vorgesetzten ließen mich aber fortan in Ruhe, und ich war auch nicht der einzige Seekranke an Bord. Vielen aus der Mannschaft, den Unteroffiziere und Offiziere erging es nicht besser, nur mit unterschiedlichen Verläufen. Selbst der Kapitän war angeschlagen und „hütete die Koje“. Die leichtere Form der Seekrankheit zeigte sich in heftigen Kopfschmerzen, die schwerere nahe der Ohnmacht und Dehydrierung, so wie bei mir.

Nur einem der Seeleute schien das alles gar überhaupt nichts auszumachen. Sein beliebtester Arbeitsplatz war im

Vordersteven des Schiffes. Während die übrige Besatzung gegen die Seekrankheit ankämpfte, lief er durch das Mannschaftsdeck und schlürfte rohe Eier aus. Wer sich bis dahin noch hatte auf den Beinen halten können, der wurde nun schlagartig grün im Gesicht, spukte über die Reling und fütterte die Fische.

Und es war noch einen Major an Bord, der als Gast offiziell die Auslandsreise mitmachen durfte. Seinen Dienst versah er bei einer Starfighter-Staffel. Der Bruder unseres 1. Offiziers ist bei diesem Geschwader tödlich abgestürzt und deshalb durfte er jährlich einen Staffelkameraden zu einer längeren Auslandsausfahrt einladen. Selbst im größten, tosenden Sturm stand der Major unerschütterlich auf der Brücke und lies sich mittags 6 Teller Eintopf bringen. „Wenn ich wieder im Flieger sitze, wird mir jedes Gramm abgewogen“, begründete er schmunzelnd seinen großen Appetit.

Was ich in diesen Tagen zu mir nehmen konnte war, neben Wasser, sogenannte „Panzerplatten“. So bezeichneten wir haltbare Kekse aus dem Nato-Paket, das zur Verpflegungsration gehörte, die jedem Soldaten für den Notfall in seiner Ausrüstung zur Verfügung stand. Hätte mich in diesen Tagen jemand über Bord geworfen, wäre es mir egal gewesen und ich hätte es vielleicht sogar als Erlösung empfunden. Mit jeder Minute bereute ich mehr, nun Dienst bei der Marine tun zu müssen. Die raue See war absolut nicht mein Ding und ich konnte mich auch später damit nie anfreunden. Segelsport war demnach nie eine Alternative für mich.

Eine Nordfriesische Zeitung berichtete später in einem groß aufgemachten Artikel ausführlich über die denkwürdige Fahrt der Marineschiffe im tobenden Orkan in der Biskaya. Dabei wurde erwähnt, dass über 12 Meter hohe Wellen über die Schiffe rollten und die Fregatte Köln Wassereinbruch gehabt haben soll. Die Krängung der Schiffe lag bei 50° und

somit am kritischen Punkt, also richtig heftig und grenzwertig.

Von unserem Schiff wurden keine nennenswerten Schäden vermeldet. Durch Seekrankheit halbtote Seeleute galten nicht als Schaden! Zum Glück geht im Leben aber alles Übel der Welt irgendwann auch einmal wieder zu Ende. Wir erreichten nach über einer Woche auf See und mehreren Tagen im Sturm die Azoren, ein Inselarchipel im östlichen Atlantik. Zuerst ankerten wir aber noch auf Reede in Sichtweite der Insel. Alle Mann, oder besser gesagt, die Mannschaft ohne die Offiziere, mussten alle rostigen und lädierten Stellen mit frischer Farbe ausbessern. Das Schiff wurde von unten bis oben gepönt (gestrichen) und gleichzeitig auch penibel rein Schiff gemacht (reinigen, putzen). Der Sturm hatte auch an unserem Schiff Spuren hinterlassen und im Einfluss des salzhaltigen Wassers blühte auch so schon permanent Rost. Bei der Einfahrt in den Hafen musste alles picobello aussehen; wir repräsentierten schließlich die Bundesrepublik Deutschland.

## **2. São Miguel, Hauptinsel der Azoren**

Nachdem das Schiff im neuen Glanz erstrahlte und somit die Beschäftigungstherapie für die Mannschaft beendet werden konnte, gab der Kommandant ein Bordfest. Jedes Deck (Mannschaften, Unteroffiziere, Portepees-Unteroffiziere und Offiziere) bekam mehrere Flaschen Sekt spendiert und zugeteilt. Außerdem war temporär das Alkoholverbot für die Mannschaft aufgehoben und wir konnten wieder Bier in der Kantine kaufen und davon auch einen ausreichenden Vorrat im eigenen Spind bunkern.

Nach Tagen der Abstinenz ging es recht feucht-fröhlich zu und bis tief in die Nacht, lief aber für einige auch nicht ganz ohne Blessuren ab. Anderntags liefen wir nun im Hafen von Ponta Delgada, Hauptstadt von São Miguel und Hauptinsel der Azoren ein. Das Schaukeln und Schlingern war vorerst

vorbei, die Übelkeit hatte sich wieder gelegt und mir ging es zunehmend besser. Endlich konnte ich richtig essen und wieder aufleben, sowie meiner normalen Beschäftigung an Bord nachgehen und meine Aufgaben erledigen.

Zuerst stand aber noch ein Empfang an Bord für geladene Gäste auf dem Programm und wir, die Mannschaft durften Kellner spielen und bedienen, nicht ohne selbst in den Genuss von ausgewählten Speisen und Getränken zu kommen. Die drei Smuts an Bord waren Berufsköche und in der Lebensmittellast stand zur Verfügung was das Herz beehrte. Das ermöglichte es ihnen erlesene Gerichte zu bereiten und das Essen an Bord war allgemein sehr gut. Darauf wurde und wird großen Wert gelegt, denn wenn das Essen nicht stimmen würde, entstünde schnell Frust und Ärger. Nach dem offiziellen Teil hatten wir drei freie Tage für Landgang (das Schiff verlassen). Die Freizeit musste wohl etwas eingeschränkt gesehen werden, denn die täglichen dienstlich notwendigen Verrichtungen waren schon Pflicht, und ich als Sanitäter hatte im Grunde rund um die Uhr Dienst, wenn ich an Bord anwesend war.

Den Aufenthalt im Hafen nützte ich zuallererst einen Arzt auf einem der begleiteten Zerstörer aufzusuchen. In jedem Verband fährt ein Schiff mit, das einen komplett eingerichteten Operationsraum aufweist und einen Arzt an Bord hat. Wichtig war, sämtliche Behandlungen mussten auch bei schwerer Erkrankten auf See sichergestellt sein. Damals war es noch nicht möglich mitten im Atlantik oder in den Weiten der Weltmeere Kranke oder Verletzte mit dem Hubschrauber zu holen und stationäre Hubschrauber an Bord hatten erst die später in Dienst gestellten Marineschiffe. Zu dieser Zeit wurde der Patient noch per „Highline“ dem Schiff mit Arzt übergeben und diesen Fall hatten wir unterwegs tatsächlich. Auf einem der anderen Schiffe ist ein Besatzungsmitglied an Appendizitis (Blindarmentzündung) erkrankt und wurde auf See operiert.

Der von mir aufgesuchte Arzt übergab mir wirksamere Tabletten, die mir fortan deutlich besser gegen Seekrankheit helfen sollten und die übergebene Menge reichte bis zum Einlaufen in Wilhelmshaven. Dort besorgte ich mir das Medikament im Materialdepot des Marine-Arsenals und übernahm die Tabletten in den eigenen Bestand des Depots. Wichtig war für einen wirksamen Schutz, ich musste fortan täglich eine Tablette einnehmen, auch ich im Urlaub zu Hause. Diese Vorsorge half mir aber tatsächlich mindestens bis zum Seegang der Stärke 6 und stärker erlebte ich während meiner restlichen, aktiven Marinezeit nur noch ein einziges Mal. Das war einige Monate später auf dem Weg von Kiel an der Ostsee in die Nordsee, wo uns ein schwerer Sturm im Skagerrak überraschte. In diesem Sturm ging übrigens in der Nordsee ein Fährschiff unter und über hundert Tote waren zu beklagen. Das Trossschiff Dithmarschen musste zum Schutz noch in der Nacht in Dänemark in einen Hafen einlaufen, da die die Krängung eine kritische Grenze überschritten hatte. Tags darauf war der Spuk vorbei und alles wieder gut. So ist eben sie See.

Mit dem Besuch der Azoren betrat ich zum ersten Mal im Leben, wenn ich von meinem Geburtsort im Elsass einmal absehen will, den Boden eines Landes im Ausland. Die Inselgruppe liegt weit draußen im Atlantik etwa 1400 Meilen vom europäischen Festland entfernt und ist portugiesisches Territorium. Die Inseln waren damals allgemein noch ein sehr exotisch-touristisches Ziel. Deutsche Urlauber gab es kaum und bekannt war der Archipel allenfalls aus den Wetterberichten unter dem Begriff: „Azorenhoch“. Die Häfen wurden überwiegend von Seglern oder Schiffen angelaufen, die vor der Weiterfahrt nach Süd- oder Nordamerika noch einmal Proviant und Treibstoff zu bunkern wollten.

In Ponta Delgada lagen die Bundesweherschiffe drei Tage an der Pier. Der Hafen war nicht groß und vermutlich die Anlegemöglichkeiten für größere Schiffe begrenzt. Unser Liegeplatz befand sich deshalb in der zweiten Reihe, das