



Bericht über meine Seefahrtszeit zwischen 1961 bis 1962

Von Bruno Steinmann



M/S „CELERINA“

Da ich kein schlechtes Feedback für mein kleines Berichtlein meiner ersten Zeit auf Hochsee erhalten habe, mache ich den Versuch auch für die restliche Zeit noch etwas zusammenzustiefeln.

Da ich wie schon gesagt meinerseits praktisch keine Unterlagen (ausser Briefen an meine Eltern und meine immer noch jetzige Frau) habe, bin ich auf mein lädiertes Gedächtnis und die noch vorhandenen Aufzeichnungen eines Seefahrtskollegen, den ich nach 40 Jahren Suche wieder gefunden habe angewiesen. Doch ich werde mich bemühen sachlich zu bleiben.

Nach der Abmusterung von der „General Dufour“ (genau heute vor 48 Jahren d.h. am 26.09.1960) wusste ich ja noch nicht, wie es weitergehen soll. Für den Lebensunterhalt musste ich ja irgendwie arbeiten, obwohl ich mir ja meinen Sack (Bett) bei meinen Eltern warm gehalten habe. Bei meiner Lehrfirma kam ich rasch unter. Doch hatte ich mir einen Vorbehalt ausbedungen: Vertragslos in dem Sinne, dass ich keine Kündigungsfrist einzuhalten hätte. Was auch akzeptiert wurde.

Arbeiten (und sondieren) war angesagt.

Heute muss ich sagen, dass sondieren mehr gebracht hat wie arbeiten.

Warum?

Weil ich schon relativ rasch von der Reederei Suisse-Atlantique S.A in Lausanne eine Zusage für einen Job erhalten habe.

Doch bis zum Antritt meiner neuen Stelle am 14.02.1961 ist doch noch einiges passiert.

Der Ausschlag gab ein Familientreffen irgendwann im Dezember 1960.

Für mich das übliche Palaver von wegen Exot in der Familie.

Die übliche Fragerie. Sind die Neger wirklich so schwarz, oder scheint das nur so (leicht übertrieben).

Oder mit was bringt man einen Affen dazu, mit Kokosnüssen nach einem zu schmeissen?

Antwort: Du musst in ärgern.

Die zwangsläufig letzte Frage einer Tante die viele Jahre im Ausland verbracht hatte brachte dann die Wende.

Ja und jetzt gehst du wieder?

Bei meinem Ja wechselten mein Vater und meine Mutter die Farbe, denn diese Antwort hatten sie nicht erwartet, denn ich hatte auch dicht gehalten.

In der Zwischenzeit habe ich mich auch noch zusätzlich als Geheimagent betätigt, denn ich habe noch meine heutige Frau kennen gelernt.

Ironie des Schicksals.

Doch es wurde Februar des folgenden Jahres, bis ich wieder am Ziel meiner vorläufigen Träume beginnen konnte. (Tönt blöd am Ziel seiner Träume beginnen!).

Am 14. Februar 1961 war es soweit.

Ab mit der Fahrkarte von Zürich nach Emden (liegt an der Mündung der Ems in die Nordsee).

Die Anderen, welche das gleiche Ziel hatten sind mir nicht mehr sicher bekannt, doch es müssten

Sprunger Jean- Pierre (Funker) und
Amaudruz Bernard der Koch gewesen sein

Ich weiss noch, dass die Pfeife (von der Reederei) die die Reise organisiert hatte nur für die Fahrkarten besorgt war, nicht aber für eine Platzreservation.

Nun Zürich-Emden Steh- oder Seesacksitzplatz!

Ankunft in Emden:

Als kleiner Profi das Schiff die „Celerina“ rasch gefunden:

Hei

Was für ein Pot.

Das Schönste, was ich je von einem Frachtschiff gesehen habe.

Gebaut 1959 in Split, nach dem Schwesterschiff Corviglia

153.32 m lang, 18.9 m breit, Tiefgang 8.56/9.21 m

Tragfähigkeit:

13'361 DWT

Antrieb:

Ein 8 Zylinder Sulzer 8SAD72 mit 7200 Ps

3 Hilfsdiesel Sulzer BAH 22 und noch ein kleinerer Hilfsdiesel dessen Typ ich nicht mehr weiss, aber alle mit Turbolader wie es die Typenbezeichnung mit dem A aussagt.

Als Vergleich für das Äussere dienen mir heute noch die klassischen Risse von älteren Segeljachten wie Drachen, Lacuster oder Schärenkreuzer (für Segler bestimmt).

Doch der Spruch „Aussen fix Innen nix“ galt hier wirklich nix.

Das zeigte sich spätestens beim Bezug meiner Kabine.

Eine Doppelkabine für die Alleinbenutzung, mit fliessendem Wasser (im Lavabo nicht auf dem Boden oder an den Wänden), mit Schreibtisch (dienlich für meine mitgeführte Schreibmaschine), Lüftung (jedoch nicht klimatisiert).

Dass die Kabine gegen den Bug des Schiffes positioniert war merkte man erst später, wenn richtig Seegang aufkam, und die Brecher gegen das Bullauge donnerten.

Wie Böllerschüsse.

Doch davon vielleicht später.

Und dann der Maschinenraum!

Alles sauber, von den Flurplatten bis zum Zylinderkopf wie geschleckt.

An den Handläufen (Geländer) der Niedergänge (Treppen) kein Rostflecken oder Schmutzrest.

Es geht die Legend um, dass auf Schiffen gewisser Nationen der Chief jeweils mit weissen Handschuhen die Sauberheitskontrolle durchgeführt habe.

Ich habe das nicht erlebt und er hätte es vermutlich nicht überlebt....

War es Ironie des Schicksals, dass ich auf einem Schiff mit einem Oberengadiner Ortsnamen anheuerte, verbringe ich doch nun schon 28 Jahre meinen Jahresurlaub im Oberengadin bzw. Bergell?

Ich weiss es nicht.

Nicht vergessen darf ich den allgemeinen Dienst mit dem Chief-Steward voran.

Doch auch der nützt nichts wenn nicht eine erstklassige Küchencrew die Malzeiten und die Gebäcke zubereitet.

Und die hatten wir.

Wenn ich an das Ostermenü vom 2. April 1961 läuft mir heute noch das Wasser im Munde zusammen

Hors-d'œuvre riches

Consommé Célestine

Ravioli Maison

Dinde rôtie Princesse Tina

Choux de Bruxelles aux marrons

Pommes croquettes

Tourte Celerina

Café

Es ist mit heute noch ein Rätsel, wie ein Chef-Steward pro Woche bis zu 2 mal Rindsfilet oder ein anderes erstklassiges Fleisch auf den Tisch bringen konnte, während es andere mit dem gleichen Budget noch zu gammigen Hühnern brachten.

Die handkolorierte Menükarte zum obigen Festmenü ist übrigens noch in meinem Besitz.

Eines weiss ich sicher; die Vorliebe fürs Kochen und Geniessen habe ich von See zurückgebracht und das schlägt sich nun auch mit Negativpunkten wie Kleidergrösse etc. nieder.

Doch nun wieder weg von den kulinarischen Genüssen und ab an die Arbeit.

Eingestellt wurde ich in meiner letzten Funktion auf der „General Dufour“, also Motorman, und zwar im Tagdienst als Reparateur.

Tagdienst bedeutet, man beginnt um 8.00 bis 12.00 mit der Arbeit um dann nach 1 Stunde Mittagszeit bis 17.00 weiterzuarbeiten.

Je nach Arbeitsanfall wurde meistens noch 1-3 Stunden Überzeit (à Fr.1.50 bis Fr.2.00) angehängt.

Also nichts mit sturem 8 Stundentag.

Die Arbeit war vielfältig und reichte von der Reparatur tropfender Wasserhahnen bis zu Revisionen an Pumpen, Ventilatoren oder Hilfsdiesel etc.

Diese Arbeiten wurden einem vom sog. Donkeyman oder Storekeeper zugewiesen der sie vom 1. oder 2. Ing. mitgeteilt bekam.

Unser Donkey und der Chief Ing. waren mit Jahrgang 1906 die Blockältesten des Schiffes und hätte für alle Schweizer die Väter sein können.

Diese „Schrumpfelmännchen“ sahen auch so aus.

Aber beide waren eigentlich liebe und ruhige Typen.

Über die Fachkenntnis der Beiden möchte ich mich jedoch nicht einlassen.....

Der Tagdienst bedeutete die beste Gelegenheit, um die technische Seite des Schiffes kennen zu lernen.

Und diese Kenntnis ist nötig, weil man früher oder später im Wachtdienst eingeteilt wird.

Der Tag auf einem Schiff ist in so genannte Wachen eingeteilt. (Deck und Maschine)

00.00 bis 0400 die sog. Hundewache (2. Offizier bzw. 3. Ing.)

04.00 bis 08.00 die Tagwache (1. Offizier bzw. 2. Ing.)

08.00 bis 12.00 die Vormittagswache (3. Offizier bzw. 4. Ing.)

12.00 bis 16.00 die Nachmittagswache (2. Offizier bzw. 3. Ing.)

16.00 bis 20.00 die Plattfusswache (1. Offizier bzw. 2. Ing.)

20.00 bis 24.00 erste Wache (3. Offizier bzw. 4. Ing.)

Viele werden nun glauben, dass das ja eine schöne Arbeitseinteilung sei, 2 Mal 4 Stunden arbeiten und 2 Mal 8 Stunden frei.

Doch Irrtum denn es muss ja auch gegessen werden.

Körperpflege etc. ist angesagt.

Die Wäsche muss gemacht werden.

Konkret sieht das so aus:

Als Beispiel nehme ich die Hundewache, das bedeutet:

23.30 wird man geweckt

rasche Zwischenmalzeit

23.55 ab in die Maschine

von den Wachvorgängern, d.h. „Masch.Ing. Assi und Motorman“ die Besonderheiten des Tages (unter Besonderheiten werden ausserordentliche Weckzeiten für einzelne Crewmitglieder oder Ähnliches verstanden) und der vergangenen Wache zur Kenntnis nehmen kurzer Kontrollgang durch den Maschinenraum und Wache übernehmen.

Dann während der restlichen Zeit ständig die Kontrollen an den Aggregaten ausführen, Brennstoff umpumpen, Schweröl separieren und in die Tagestanks umpumpen, die Druck-

Lufttanks für den Startvorgang der Hauptmaschine und der Hilfsdiesel (mit den Generatoren) auffüllen etc.

Das Alles bis 03.30,

die nächste Wache wecken

04.00 die Wache übergeben

ab in die Kabine, Körperpflege und in den Sack (Bett)

ca. 08.00 frühstücken

dann Freizeit oder arbeiten in Überzeit

11.30 Mittagessen

12.00 Nachmittagswache bis 16.00

nachher Nachtessen und hurra schon wieder Freizeit.

So dreht sich das Karussell während 7 Tagen die Woche.

Nach 2 oder 3 Tagen Hafenaufenthalt erfuhr ich was Trampen heisst.

Während meiner ersten Zeit auf See bin ich ja die Linie Europa Westafrika gefahren und jetzt halt eben Tramp.

Das bedeutet, man hatte in der Regel bei der Ausfahrt aus einem Hafen nur eine ungefähre Richtung wohin es gehen soll, ausser man fährt mit Fracht, denn dann weiss man ja wo es hingeht.

In unserem Fall sind wir in Emden ohne Fracht also unter Ballast ab in den Nordatlantik Richtung Kanada losgefahren, gerüchteweise um für Italien bestimmtes Getreide zu laden.

Diese Überfahrt zeigte mir auf, was es heisst im Winter im Nordatlantik unterwegs zu sein.

Sturm und schweinisch kalt.

Das Schiff glich bald einem bewohnten Eisberg mit Kamin.

Jetzt hatte der Maschinendienst einen Vorteil, nämlich immer gut geheizt.

Kurz nach der Ausfahrt wurde der obligate Ulk mit einem Schiffsanfänger gestartet.

Telefon von der Brücke in den Maschinenraum, dass der Kreiselkompass ausgefallen sei und neu geeicht werden müsse.

Alle wissen Bescheid.

Dem bald im Maschinenraum auftauchenden Deckhand wird der ca. 40 kg schwere Schlüssel für die Zylinderkopfschrauben übergeben, den er nun mühsam auf Deck tragen muss.

Nun wird er von der Kommandobrücke aus zum Bug des Schiffes befohlen, um dort den besagten Schlüssel über Kopf zu halten.

Nach einigen Malen links oder rechts wird der arme Kerl mit lahmen Armen entlassen, bzw. in den Maschinenraum zurückgeschickt.

Der Brauch ist mit dem auf dem Bau vergleichbar, bei dem man einen Stift in die Werkzeughandlung schickte, um eine neue Luftblase für die Wasserwaage zu besorgen oder um das Lot neu zu justieren.

Nun wir erreichten Halifax in Neu Schottland wohlbehalten.

Doch neues Ungemach für die frisch Angemusterten.

An eine solche Saukälte hatte doch niemand gedacht, so fehlten halt warme Schuhe und Kleider für den Landgang. Doch auch dieses Problem wurde kameradschaftlich gelöst, indem man sich halt das Benötigte auslieh.

Und die Welt ist ja so klein, denn man traf bereits am ersten Abend die Crew eines Migros-Schiffes, ich weiss nicht mehr, ob es die Sunadele oder die Sunamelia war die auch im Hafen lag.

Dass der nächste europäische Hafen in Italien sein wird war jetzt auch schon sicher.

Nun ab mit 13 000 Tonnen losen Weizen Richtung Europa und Genua.

Dass Getreide zu den gefährlichsten Gütern gehört habe ich nun auch gelernt, so mussten in den Ladeluken durch das Deckpersonal sog. Getreideschoten eingebaut werden um zu vermeiden, dass sich das Getreide bei Seegang nicht auf eine Seite verlagern konnte.

Auch diese Überfahrt bestens überstanden.

Nach dem Löschen der Ladung (nein es hat nicht gebrannt) aber ausladen ist nun mal löschen.

Von Genua aus hatte ich die erste Möglichkeit zu Hause anzurufen, denn vom Schiff aus war das nicht möglich, da die Funkstation nicht mit Telefonie sondern nur mit Telegraphie (Morsen) ausgerüstet war.

Wichtige Mitteilungen konnten durch den Funker daher nur mit morsen abgesetzt oder empfangen werden.

Und diese Funken waren Können wie es im Buche steht.

Die raffelten bis zu 120 Zeichen in der Minute durch.

Wenn man bedenkt, dass ein einzelnes Satz- oder Sonderzeichen aus bis zu 5 Tastenbewegungen entsteht, für den Laien unvorstellbar, auch wenn schon halbautomatische Taster vorhanden waren.

Ein guter Funker konnte auch lebenswichtig werden, nämlich dann wenn ein medizinischer Notfall auf dem Schiff vorlag der durch den 3. Deckoffizier nicht gemeistert werden konnte, denn diesem oblag der Sanitätsdienst.

Dann musste der Funker das medizinische Zentrum in Rom mittels Telegramm um Rat fragen, was zu tun sei.

Das alles hin und her mit Morsezeichen.

Wenn es das Pech wollte, konnte keine direkte Verbindung mit Rom hergestellt werden, dann lief das Ganze noch über eine andere Küstenfunkstelle wie Radio Norddeich oder ähnlich.

Kleinere Fälle (wie tröpfelnde Körperteile) konnte der Dritte gut diagnostizieren und auch mit einer Spritze Penizillin behandeln.

Nur manchmal, wenn er einen auf dem Zahn hatte, drehte er die Nadel der Spritze noch ein wenig im Hinterteil herum der Sadist.

Zu dieser Zeit bestand für die Schweizer im Ausland noch ein besonderer Dienst:

Der Kurzwellensender Schwarzenburg, der auch eine Seemannsendung ausstrahlte in der Angehörige von Seeleuten Grüsse für ihre Leute in der Ferne aufgeben oder sogar selbst sprechen konnten.

Meine Mutter hat das einmal genutzt mit der Frage, ob bei uns das Briefpapier rationiert sei.

Dabei wurden die im Atlantik verankerten Briefkasten einfach nicht geleert, weil sie wegen Hochwasser nicht zugänglich waren.....

Ich habe daher in Genua den Versuch unternommen ein Kurzwellenradio zu kaufen und auch bestellt.

Nachdem mir eröffnet wurde, dass das Radio erst in etwa 3 Wochen lieferbar sei, musste ich es sein lassen.

Später kaufte ich im nahen Osten ein Portabelradio mit ausgezeichnetem Kurzwellenempfang.

Mit diesem Kistchen habe ich den "Kurselenwender" Schwarzenburg auf der ganzen Welt empfangen, manchmal besser als mit der kommerziellen Funkstation.

Von Genua wieder los Richtung Nordamerika.

Wieder ohne Fracht nur mit Ballast über den grossen Teich.

Ich weiss nicht, wie das rentiert hat, brauchte doch das Schiff bei voller Fahrt im Schnitt 24 Tonnen Brennstoff im Tag und das bei ca. 10 Tagen Fahrzeit.

Ich habe einmal ausgerechnet das waren pro Zylinder und Hub etwa 18 Gramm die eingespritzt wurden. Für einen allfälligen Rechenfehler lasse ich mich gerne korrigieren.

Vielleicht einen halben oder ganzen Tag vor Philadelphia neue Order:

Nach Backbord abdrehen, vorbei an Florida und den Bahamas in den Golf von Mexiko, Ziel Houston.

Doch bevor wir in den USA landeten, hatte irgend so eine Knalltüte unter den Schweizern die geniale Idee unsere Haarschnitte etwas anzupassen.

Nichts wie los. Haarschneidemaschine und Rasierzeug daher.

Studium der geplanten Muster.

Derjenige, der einen Bart trug (Assi. Bollier Hans) wollte seinen Bart nicht hergeben. Der blieb stehen, dafür wurde die ganze Rübe kahl rasiert und anschliessend schön poliert. Bei den Andern, einschliesslich mir, sind die Muster von Irokesenschnitt längs, über das gleiche Muster quer, Tonsur (Kapuziner), 1 oder 2 Schwänzchen bis zum Schweizerkreuz gegangen.

Schön sah das aus.

Wer das weniger schön fand war unser Alter (Kapitän).

Folge davon: Landgangsverbot.

Was tun?

Die Lösung war: Alle Rüben kahl und poliert.

Ankunft in Philadelphia und damit der Beamten der Einwanderungsbehörde.

Vergleich der Passfotos im Pass mit den Originalen.

Die fanden auch, schwerwiegende Unterschiede.

So beim Ersten und Zweiten wurden die obligaten Verbrecherfotos von vorne und im Profil, natürlich mit einer Nummer vor dem Bauch noch gemacht.

Nachher fiel glaube ich der Begriff: Ein Schiff voller Irren.

Dabei hatten sie die Schönsten noch gar nicht gesehen.

Nun so bin ich halt in den USA als Glatzkopf registriert.

Aber das ist ja nur der Zeit ein wenig vorgegriffen, denn mit einigen kleinen Ausnahmen habe ich nun ja die natürliche Glatze.

Aber mit dem Landgang hat es so doch noch geklappt.

Und alles ist gut gegangen bis zu jenem Abend als wieder ein Teil der Glatzköpfe einen Landgang gemacht haben und nach den obligaten Bierchen den Drang verspürten, die Blase entleeren zu müssen.

Doch öffentliche WCs waren damals in den Staaten Seltenheit, daher ab an die nächste Ecke.

Pech gehabt alle wurden geschnappt und per Kistenwagen hinter Gitter gebracht.

Fazit: Eine Nacht in der Kiste und pro Pfeife 25 Dollar (damals über Fr.100.00) Busse.

Bei einem Monatslohn für einen Motorman von ca. Fr. 500.- ein teurer Seich.

Ich hatte Schwein und war nicht dabei.

Wieder Schüttgut, d.h. Weizen laden mit Bestimmungsort Indien.

Näheres war nicht bekannt.

Die Überfahrt hatte der Chief dazu benutzt, um zu indizieren.

Das heisst die einzelnen Zylinder der Hauptmaschine wurden im Betrieb auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft indem man die Kompression kontrollierte um allfällige Schäden an den Kolbenringen festzustellen die einen Leistungsabfall und einen erhöhten Schmierölverbrauch gebracht hätten.

Schlechte Werte bedeuteten, die unbeliebteste und strengste Arbeit im Maschinenraum kommt auf einen zu.

Kolbenziehen heisst das.

Das bedeutet beim nächsten Maschinenstop, also in einem Hafen, Zylinder abdecken, die Verbindung zum Kurbelwellenlager lösen und den tonnenschweren Kolben mittels einem Kran oder Flaschenzug herausziehen.

Nun können die Zylinderbüchse und die Kolbenringe inspiziert und auf Beschädigungen untersucht werden.

Beim Kolben ist das relativ einfach, da er ja herausgezogen und daher gut zugänglich ist.

Doch die Zylinderbüchse bleibt eingebaut.

Daher kommt irgendein schmaler Typ zum Zuge, der dann in die Büchse mit einem Durchmesser von 72 cm herabbuxiert wird um die Kontrolle auszuführen und allfällige kleinere Ablagerungen zu entfernen.

Gleichzeitig wird die Zylinderbüchse mit einem Mikrometer vermessen, um festzustellen, ob die Kolbenringe nicht durch dickere Modelle ausgetauscht werden müssen.

Doch meistens war nur ein defekter Ring vorhanden, der dann ausgetauscht wurde.

Da es sich ja um Zweitaktmotoren handelt mussten im gleichen „Atemzug“ auch die Spül- und Abgasschlitze gereinigt werden.

Eine Arbeit, die jeden Weissen zum Neger machte, daher auch unbeliebt.

Wenn es der Chief ganz dick wollte, wurden auch die Kurbelwellenlager mittels Blaupausen überprüft und wenn nötig ausgewechselt und neu eingeschabt.

Das Einschaben war eine delikate Arbeit im ölgeschwängerten Motorgehäuse, die nur erfahrene Leute ausführen konnten, da waren wieder wie schon oft Schweizer Berufsleute gefragt.

Übrigens, wenn einmal ein Kolben oder eine Zylinderbüchse irreparabel defekt gewesen wäre, Ersatz war an Bord.

Nach all den Reparaturarbeiten und dem Beladen des Schiffes ab über den Teich nach Ceuta (Spanisch Marokko).

Doch es war nur Bunkern (Übernahme von Wasser und Brennstoff) angesagt.

Kein Landgang möglich.

Weiter nach Port Said am Anfang des Sueskanals.

Wieder kein Landgang.

Da der Kanal nachts nicht beleuchtet war (und vermutlich auch heute noch nicht ist), musste am Bug des Schiffes ein riesiger Scheinwerfer montiert werden, dessen Strahl mindestens 1200 m weit trug um die Reflektorbojen zum Leuchten zu bringen.

Auch sonst mussten glaube ich ein ganzes Arsenal von Vorschriften, wie separater Messbrief etc. erfüllt sein, um den Kanal passieren zu können.

Doch uns Maschinenfritzen kümmerte das nicht.

Auch die Kanalgebühren mussten ganz happig sein, doch der Weg um Afrika auch.

Nach rund 60 km im sog. By-Pass wird das Schiff festgemacht um den Konvoi aus Süden passieren zu lassen.

Ein gespenstischer Anblick, im Schnitt passiert alle acht Minuten ein Schiff scheinbar in der Wüste.

Gemäss Lotsen und unserer Deckmannschaft eigentlich eine problemlose Durchfahrt, ausser man erwischt einen, der im Frühjahr nicht seltenen Sandstürme.

Dann ist die Sicht eingeschränkt und das Schiff frisch gesandet.

Etwa in der Mitte der Durchfahrt, im Bittersee besteht eine zweite Ausweichstelle.

Hier wird auch der Lotse gewechselt, der dann bis Sues bleibt.

Nun durch das Rote Meer bis nach Aden.

Auch hier wieder Bunkerhalt und doch noch etwas Zeit um einzukaufen.

Für mich lag endlich das kurzwellentaugliche Radio drin.

Durch das Arabische Meer (für mich eigentlich das erste Wasser des Indischen Ozeans) bis zum Golf von Kutch an der nördlichen Westküste von Indien in die Stadt Kandla.

Gemäss heute erhältlichen Angaben ist Kandla der grösste Seehafen Indiens.

Doch damals war das noch ganz anders.

Wie ich schon gesagt habe, hatten wir rund 13 000 Tonnen loses Getreide an Bord und die sollten ausgeladen werden.

Die Frage war nur wie, denn weit und breit keine mechanische Förderanlage.

Die Lösung kam in Massen von mit Schaufeln ausgerüsteten Leuten. Dass Indien Bevölkerungsreich ist wusste man ja.

Aber so.

Nun die Leute, vor allem Frauen, verteilten sich in den Luken und begannen das Korn in herabgelassene Plachen zu schaufeln die anschliessend, wieder von Hand gesackt, gewogen und dann gestapelt wurden.

Das alles bei Temperaturen von 40 bis 50 Grad (in den Luken), aber an Deck war es auch nicht viel kühler. Selbst in den Kabinen brachte man die Temperatur kaum unter 30 Grad.

Die armen Teufel von Schaufelnden hatten nichts, nicht einmal eine Pause.

Zwischen den einzelnen Hüben fielen die um und schliefen die 3 bis 4 Minuten bis zum nächsten Hub. Ich glaube Solschenizyn hat es im Archipel Gullag nicht schlimmer beschrieben.

Wir fanden noch Zeit um einen Fussballmatch gegen eine Indische Besatzung zu organisieren.

Das Spielfeld habe ich noch als ausgetrockneten Kartoffelacker (allerdings ohne Kartoffeln) in Erinnerung.

Über den Spieldausgang lässt mich mein Gedächtnis im Stich.

Nach der freundschaftlichen Begegnung stand ein gegenseitiger Schiffsbesuch an.

Zuerst die Inder auf der „Celerina“.

Man glaubte den Indern die Kiefer wieder einrenken zu müssen, so haben die sich über unser Luxussschiff und die Sauberkeit gewundert.

Den Grund fanden wir bei unserem Gegenbesuch.

Wir glaubten unsere Schuhe im Maschinenraum lassen zu müssen, so klebten die am Dreck. Aber eben andere Länder andere Sitten.

Doch noch lieber einen Chief mit weissen Handschuhen....

Da sich unser Aufenthalt auf 10 oder 12 Tage hinzog fanden wir auch noch Zeit um mit der Eisenbahn ein Stück ins Landesinnere zu fahren.

Als Europäer natürlich erste Klasse.

Aber was bedeutet das, Holzbänke wie bei uns während dem Krieg in der dritten Klasse, nur nicht so sauber.

Gitter vor den Fenstern.

Wie heute bei den Kistenwagen der SBB zwischen Regensdorf, Kloten und anderen bestbekannten Orten.

Doch die Gitter waren zum Schutz von uns gedacht, denn die Wagen wären sonst gestürmt worden.

Eine Folge der grenzenlosen Armut.

Ich sagte mir jedoch immer, dass sich auch der Affe im Zoo fragt, wer innen und wer aussen des Gitters ist.

Schon bei der Ankunft in Indien bekamen wir vom Schiffsagenten die Order, dass in allfälligen von Indien abgeschickten Briefen keine Angabe über unser nächstes Ziel (Kapstadt) gemacht werden dürfen, denn sonst könnten wir boykottiert werden, da die Post ev. zensuriert werde.

Und selber zu Schaufel greifen wollten wir sicher nicht

Diese Staaten hatten irgendeinen Zwist.

Für mich war Indien wegen der Armut ein Frust.

Denn wenn ich einem bettelnden Jungen eins an die Kiemen geben muss, damit mich nicht noch ein Dutzend oder mehr anbetteln bedrückt mich das.

Ich weiss nicht, wie heute Europäer dieses Land ferienhalber besuchen können, denn besser ist es glaube ich nicht geworden.

Wir hatten keine Wahl denn wir waren, allerdings freiwillige Trampler.

Da in Indien nichts an Fracht zu holen war wieder mit gefluteten Ballasttanks südlich, in hoffentlich friedliche Gefilde.

Mindestens das Arabische Meer und der Indische Ozean zeigten sich friedlich.

Oman, den Golf von Aden und Somalias Spitz steuerbords liegen gelassen.

Doch Irgendetwas zeichnete sich ab.

Ein Blick auf die Karte brachte des Rätsels Lösung: Der Äquator vor dem Schiff.

Die Äquatortaufe stand an.

Dass eine solche Taufe mit derjenigen die ich schon erlebt habe nichts gemeinsam hat zeigt sich am besten, wenn ich die Sachen aufzähle, die für diesen Brauch nötig sind, denn getauft wird hier nicht nur mit Wasser, sonder mit viel klebrigeren, schmierigeren und stinkigen Sachen. So etwa Stockfisch etwa eine Woche in Salzwasser an der Sonne eingeweicht, altes Öl und Fett, dann weiter faule Eier, Farbe und noch ein besonders stinkiges Insektenvertilgungsmittel, alles in allem schöne Requisiten für eine ganz gewaltige Sauerei.

Angefangen hat die ganze Sache schon am Abend vor der Äquatorüberquerung, indem man sich zuerst einmal bei Neptun und seiner Frau vorstellen und bei dieser Gelegenheit erst noch eine Kiste Bier bezahlen musste.

Zum Dank kriegte man einen Stockfisch um die Ohren der ganz abscheulich stank und etliche Kübel mit Seewasser über den Kopf.

Anderntags folgte die grosse Zeremonie der Taufe, die damit begann, dass einem die Haare mit einem Shampoo aus faulen Eiern gewaschen und der Bart (ob vorhanden oder nicht) mit einem hölzernen Rasiermesser abgeschabt wurde. Hatte man dies überstanden, wurde man in einer mit Wasser gefüllten Plache gebadet. Die Ausführenden sorgten dafür, dass ein ordentliches Quantum Wasser im Magen landete. Nach dieser Quälerei musste sich jeder beim „Doktor“ melden, der auch von einem Matrosen dargestellt wurde. Nach der Befragung sorgten seine Gehilfen dafür, dass man keiner Meerjungfrau mehr gefährlich werden konnte, wurde man doch von Kopf bis Fuss mit Farbe, Öl und Fett eingeschmiert um dann mit einem Glas Salzwasser das man zu schlucken entlassen zu werden.

Was nachher folgte war auch nicht gerade gemütlich, nämlich diese Wascherei. So je nach Fall wurden etwa 10 Liter Petrol, ein halbes Paket Waschpulver und eine Seife gebraucht um sich wieder einigermassen sauber zu kriegen. Am Abend folgte dann die Verteilung der Taufscheine die dann mit etwa 15 Kisten Bier ordentlich verschwellt wurden.

Dieser 28. und 29. Mai 1961 werde ich nie vergessen.

Den Taufschein auf den Namen „Le Marsouin“ habe ich auch noch im Original.

Der Name deutet gemäss Google auf Schweinswal.

Wal lasse ich mir noch gefallen, aber das Voraustier!

Es sei wie es wolle, ich bin froh, dass es nur einen Äquator gibt.

Die weitere Hoffnung lag darin, dass ich bis Kapstadt wieder meine ursprüngliche Hautfarbe hergestellt hatte und sich auch der Petrol- und Ölgeruch verflüchtigt hatte.

Doch das hatte sich ergeben, bis wir den an der Südspitze von Afrika gelegen Tafelberg sichteten.

Hurra der südlichste Punkt all meiner Reisen war erreicht.

Schon bald nach dem Anlegen im Hafen von Kapstadt meldete sich ein Schweizer, der schon viele Jahre hier in Südafrika Geschäfte machte. Ich glaube im Gast- und Autogewerbe.

Er machte uns den Vorschlag uns einiges von seiner Wahlheimat zu zeigen.

Dieser Vorschlag wurde von Einigen dankbar angenommen.

Einen Freitag organisiert und ab in einem Auto des besagten Schweizers zu einem Wildpark. Viel war allerdings nicht zu sehen, doch es machte mich auch so um eine Erfahrung reicher, da ich glaubte, mit einem Normalobjektiv meiner Spiegelreflexkamera Antilopen auf den Film zu bannen. Ausser Stecknadelgrossen heller Tupfer, die vom Hinterteil der Tiere waren gab es auf dem Film nichts zu sehen.

Nach der Weiterfahrt erreichten wir den wirklich südlichsten Punkt von Afrika, das Kap Agulhas, welches auch die Grenze zwischen Atlantischen- und dem Indischen Ozean bildet.

Das Zusammentreffen der verschiedenen Strömungen führt oft zu Turbulenzen und hohem Wellengang. Auch wegen der zahlreichen Riffe war die Gegend früher unter Seefahrern gefürchtet.

Doch davon haben wir nichts bemerkt.

Dass die Anfahrt zum Kap nur wirklich schwindelfreien Personen zu empfehlen war, merkten wir rasch. Ist sie etwa mit einer Postautostrecke in einem Tessiner Bergtal zu vergleichen.

Am nur zu Fuss erreichbaren südlichsten Punkt die Nase in die Luft, schnuppern und den spielenden Robben zusehen die zu hunderten das Wasser und die Steine bevölkerten.

Doch wieder auf dem Schiff kehrte der Alltag wieder rasch zurück.

Eines Tages beim Aufstehen bemerkte ich an den Leintüchern meines Bettes kleine Blutflecke. Was soll das bedeuten?

Sofort das Bett im noch warmen Zustand untersuchen.

Die Antwort war: Tiere der Ordnung Siphonaptera das heisst hundsgewöhnliche Flöhe.

Päng!!

Dass die Viecher eben Siphonaptera waren hat mir soeben Wikipedia gesagt. Ein kleiner Beschiss.

Doch nun was tun?

Die Lösung lag meiner Ansicht nach in Insektenspray.

Ab in die Stadt und dieses Mittel in ausreichender Anzahl einkaufen.

Das ganze Bett, Kasten etc. einsprühen.

Bullauge schliessen, in der Kabine etwa 2 Bomben dieses Mittels versprühen, Türe zu und mit Klebeband abdichten.

Die Flöhe dieses Gas einige Stunden einatmen lassen und auf den Erfolg warten.

In der Zwischenzeit drang die Meldung durch, dass der Chief mit einer Blutvergiftung, verursacht durch einen Flohbiss, im Spital liege.

Etwas später begann auch bei mir ein Knie gefährlich anzuschwellen. Es gab nur eine Lösung: Von innen mit hochprozentigem Getränk desinfizieren.

Dabei schwelgte auch noch der Hintergedanke, dass wenn mich noch ein Floh beißen würde er mit sofortiger Wirkung an einer Alkoholvergiftung einginge.

Im Normalfall bin ich ja ein Tierfreund, aber in diesem Falle: Nein.

In der Zwischenzeit wurde das Schiff beladen und zwar mit für Schottland bestimmtem Mais. Bisher glaubte ich immer, das feine Schottische Getränk werde aus reinem Weizen hergestellt. Vermutlich halt doch ein Trugschluss, ausser es gäbe da noch eine Schweinemästerei...

Nach der Fracht noch Brennstoff und Wasser bunkern und dann, ohne Chief, der Westküste von Afrika entlang Europa zu.

Auf dieser Reise passierte mir der grösste Fehler meiner bisherigen Seefahrtskarriere.

Irgendwann auf einer Hundswache, also zwischen Mitternacht und 04.00 Uhr sollte ich Dieselöl in einen Tagestank umpumpen.

Geschlafen habe ich sicher nicht und Alkohol hatte ich auch keinen intus, denn an Tagen auf See war ich schon fast Mitglied beim Blaukreuz.

Ich muss beim vermeintlichen Umpumpen einen falschen Schieber erwischt habe, so dass das Dieselöl statt in den Tagestank in die See gepumpt wurde.

Es mögen etwa 20 Tonnen gewesen sein die sich als Spur hinter dem Schiff herzogen.

Gottlob gab es damals noch keine Satellitenüberwachung, ich wäre meinen Job vermutlich los gewesen.

Es gab nur eins: Schnauze halten!

Keine Idee, wo der fehlende Brennstoff geblieben ist, vermutlich hat mal einer eine Fehlmessung gemacht....

Auf dieser Reise passierte noch einem anderen (allerdings Offizier) ein Missgeschick.

Nach der Revision eines Hilfsdiesels folgte der Probelauf.

Scheinbar alles in Ordnung.

Doch am anderen Morgen, als ich in der Maschine meinen Dienst antrat, sah ich, dass auf einen anderen Diesel umgeschaltet war.

Auf meine Frage, weshalb umgeschaltet worden sei, sagte mir der erwähnte Masch Ing., dass es noch lustig gewesen sein, denn der Motor sei auch noch auf 4 Zylindern gelaufen.

Ich fragte mich, warum auf 4 Zylindern?

Die Antwort bekam ich visuell, denn eine Pleuelstange hatte das Motorengehäuse durchschlagen und sah aus wie eine Banane.

Ein Schaden von vielen tausend Franken.

Der verd.... Italiener fand das auch noch lustig.

Der Grund für die Panne. Der gleiche Italiener vergass nach der Revision zu kontrollieren, ob alle Pleuellagersicherungen eingesetzt waren.

Eine war es nicht!

Von meinem alten Fahrtenrevier, die Häfen Westafrikas, haben wir natürlich nichts mitbekommen und ich hatte ja nicht einmal Sehnsucht darnach.

Soviel ich mich erinnern kann, haben wir Leith (ein Vorort von Edinburgh) ohne weitere Panne erreicht.

Meine ersten Tage im glorreichen Königreich der Queen.

Das Erste was einem begegnete waren die Zollbehörden und zwar in Gestalt von finster dreinblickenden Männern in schwarzen Overalls und angehängtem Werkzeugsortiment.

Wir nannten sie nur die schwarze Gang, scheinbar eine gefürchtete, aber immerhin im Dienste der Königin stehende Bande.

Die waren spezialisiert für das Auffinden von Schmuggelware, daher das Werkzeugsortiment mit den langstieligen Spiegeln, Schraubenschlüsseln (ist daher der landläufige Ausdruck „Engländer“) und Schraubendreher.

Diese Leute hatten eine Macht, die reichte vom entfernen von Kabinenwandverkleidungen bis zum umpumpen (lassen) von Tanks.
Ich glaube, das waren alles ehemalige Schmuggler.
Und Zeit hatten die.
Fanden sie nichts, war die Zeit halt vertrödelt.
Aber fanden sie was, dann gab es keine Zeit mehr, alles wurde durchsucht.
Wenn das Schiff dadurch liegen blieb musste jemand diesen kleinen Betrag, der sich in tausende Franken bewegen konnte bezahlen.
Für den Aufenthalt durfte pro Mann nur 1 Stange Zigaretten und eine Flasche Hochprozentiges in den Kabinen verbleiben.
Vor der Ankunft in England (korrekt Schottland) wurde daher die überzähligen (nicht versteckten) Sachen) in einem verplombten Raum eingeschlossen.
Doch beim Vortraben vor den Zöllnern zeigte ich ihnen bereitwillig etwa 4 oder 5 angebrochene Flaschen mit Alkoholika, die die erlaubte Menge bei Weitem überschritten.
Das setzte ein Palaver ab.
Denn wie sollte ich mit meinem Kindergartenenglisch plausibel machen, welches Getränk ich für den Tee, als Hustenmittel und so weiter wirklich brauche.
Das Ergebnis war: 100 Pfund, nein das sind nicht 50 Kilo, sondern waren damals etwa 1'200 Franken Busse.
Das hätte ich ja gar nicht bezahlen gekonnt.
Wir einigten uns, dass ich ein Idiot sei und weil der Raum schon verplombt war ich den Saft in der Kabine horten könnte.
Schon wieder hat ein angeblich geistig Minderbemittelter gesiegt.
Ich war dem Beamten ja auch nicht böse, denn ich und die Anderen waren manchmal froh, wenn noch etwas Flüssiges in den Tee geschüttet werden konnte.
Beim Ausladen der Polente (tatsächlich für eine Whiskyfabrik) zeigte sich aber auch die andere Mentalität der Engländer.
Obwohl technisches Gerät für das Absaugen der Körner vorhanden war, hatten diese Knüchle länger als die Frauen in Indien mit der Schaufel.
Das lag an den Gewerkschaften, die vorschrieben, wie viele Tonnen pro Tag abgesaugt werden dürfen und wann Teepause ist.
Zugleich stand noch eine kleine Reparatur auf Deck an.
Einige Teakholzbretter hatten sich von der eisernen Unterlage gelöst, eine Arbeit die aus unerfindlichen Gründen nicht von der Mannschaft gemacht werden konnte.
Nun begann der Streit zwischen den Gewerkschaften.
Wer ist zuständig für die Befestigung von Holz auf Metall.
Ich glaube in England rätseln sie noch heute darüber.
Das wahnsinnige „Arbeitstempo“ kam mir jedoch zu Gute, fand ich doch Zeit das berühmte Edinburgh Castle zu besuchen und zwar genau zu jener Zeit als vermutlich ein Vorläufer des Edinburghs Military Tattoo aufgeführt wurde.
Für mich als Dudelsack-Fan ein Wahnsinns Erlebnis.
Die Gewissheit, wieder in eine zivilisierte Gegen zu kommen stimmt froh.
Ab nach Rotterdam ins Trockendock, wo verschieden Arbeiten für die Werft anstehen, die nur im Trockenen ausgeführt werden können.
Am beschädigten Hilfsdiesel musste das Gussgehäuse durch Spezialisten vernäht werden.
An diesem Hilfsdiesel mussten Einstellarbeiten ausgeführt werden die durch einen Monteur von Sulzer zu erledigen waren.
Nach einigen Tagen, die neuen Besatzungsmitglieder (davon 8 Schweizer) sind auch schon eingetroffen, wird das Dock geflutet, d.h. wieder Wasser unter dem Kiel.

Ab in die Karibik, nach Kuba.
Eine ruhige Überfahrt, ohne Probleme für uns.
Ein Problem hatte nur der Monteur von Sulzer.
Er zum ersten Mal auf einem Schiff.
Null Erfahrung.
Ein armer, kotzender Kerl, er sah aus wie ein Marsmännchen, nicht so schön aber so grün.
Doch die Arbeit wurde gemacht, aber durch uns.
Er wäre besser in Winterthur geblieben.

In Kuba angekommen der nächste Frust für ihn.
Wie gesagt es war 1961, immer noch Kubakrise.
Sulzer verbot, dass der Monteur via Warschau, eine andere Verbindung gab es nicht, in die Schweiz zurück kehren könne.
Und es bahnte sich eine lange Zeit an in Kuba.
Total wurden es etwa 3 Wochen.
Doch der Reihe nach.
Waren wir überhaupt in Kuba?
Der Anker wurde ca. 17 Seemeilen vor der Küste geworfen.
Eine Küste sah man nur schemenhaft.
Doch schon bald zeigte es sich, es muss Kuba sein, denn es näherte sich ein Motorboot mit abenteuerlichen Gestalten an Bord, die sogleich über die Gangway unser Schiff betraten.
Dass diese Kerle bewaffnet waren sah man eigentlich erst in zweiter Linie.
Nach der üblichen Kontrolle der Schiffs- und Mannschaftspapiere und der Abgabe eines speziellen Landgangspasses wurden uns verschiedene Verhaltensmassregeln bei einem Landgang bekannt gegeben.
Eine davon lautete, dass die offizielle Landeswährung der Peso sei und dass nur in staatlichen Wechselbüros unser Dollar umgetauscht werden könnten.
Das zu einem Kurs von 1 zu 1.
Aus dem erhaltenen Landgangspass ersahen wir, dass wir uns vor Caibarien an der Nordküste Kubas befanden.
Nach dem Abzoteln der „Obrigkeit“ blieb ein Mann der Milizionäre als Wache auf dem Schiff.
Auch ein armer verblendeter Mann, der nur seine vermeintlich Pflicht tat.
Als er seine Waffe pflichtbewusst reinigte, bemerkte ich als studierter Füsilier mit höherem Rang der Schweizer Armee, dass das Gewehr keinen Schlagbolzen hatte und er sich nicht mal selbst erschiessen könnte.
Ich habe es ihm nicht gesagt.
Nach gut einem Tag sah man den weiteren Verlauf unseres Aufenthaltes.
Drei kleine Holzkähne, gezogen von einem kleinen Schlepper näherten sich unserem Schiff.
Jedes der geschleppten Schiffe beladen mit etwa 250 Tonnen Rohzucker in Säcken à 50 kg.
Die Kähne wurden längsseits an der Celerina vertäut und die zu Paketen gebündelten Zuckersäcke mit bordeigenem Ladegeschrir in den Luken versenkt und wieder von Hand aufgeschichtet.
Wenn ich richtig gerechnet habe, sind das bei 13'000 Tonnen 260'000 Säcke.
Das alles passierte bei einer Umgebungstemperatur von ca. 40 Grad.
Die Motoren unserer Winden waren mit Thermostaten geschützt, die auf 120 Grad fixiert waren.
Nach kurzer Zeit lösten dies Thermowächter aus, die Winden blieben stehen.
Befehl des Alten: Überbrücken.
Ich gab dem Elektriker den Rat, lass dir das schriftlich bestätigen, was er auch tat.
Es wurde überbrückt.
Doch bald roch und qualmte es aus den Motoren.
Aus verbrannt.
Reservemotoren waren glaube ich keine an Bord, denn ein solcher Fall war nicht vorgesehen.
Was tun?
Die Antwort lautete:
Die defekten Motoren demontieren und durch solche, nicht gebrauchter Winden ersetzen.
Doch ein solcher Motor wog sicher seine 2 Tonnen und musste unter Umständen vom Achterschiff zum Vorschiff gebracht werden.
Mit der genialen Schweizererfindung dem Habeggerzug wurden die Motoren bis zu 50 Meter über Deck geschleift und wieder montiert.
Eine Idiotenarbeit.
Für mich eine gute Gelegenheit mich in die Arbeit des Elektrikers einzuarbeiten.
Total wurden, so glaube ich etwa 5 Motoren an den Arsch gebrannt.
Das Stück für vielleicht Fr. 10'000.-.
Aber das wurde aus der Portokasse bezahlt.
Die neuen Motoren wurden, via Agent, bei Siemens Europa nach Japan geordert.

Den ersten Landgang hatte ich um mindestens 1 Tag verschoben, denn ich traute der Sache mit dem offiziellen Wechselkurs nicht.

Einige Schweizer konnten es jedoch nicht lassen und gingen an Land.

Der Weg mussten mit den leeren Zuckerbooten in etwa 2 Stunden gemacht werden.

Da gab es bestandene Seeleute, die wieder das grosse Kotzen gelernt haben.

Ein grosser Frachter und solch eine Zuckerschute sind eben verschiedene Sache.

Es kam so wie es musste.

Der Wechselkurs 1 zu 1.

Dazu kam, dass es an diesem Tag keinen Retourkurs zum Schiff gab.

Ich weiss nicht, wo alle übernachtet haben.

Nachdem ich das alles vernommen habe, beschloss ich es anders anzugehen.

Das bedeutete mit einem früheren Schiff an Land und eine Rückreisemöglichkeit organisieren.

Das mit dem Wechselkurs hatte sich rasch erledigt. 1 zu 5.

Die Verpflegung hatte man rasch hinter sich gebracht.

Grosse Speisekarten die noch aus der Zeit der Amerikaner stammte mit allen Köstlichkeiten der Welt, aber auf dem Teller nichts ausser vielleicht einem gammigen Huhn.

Das waren schon eindeutige Siegeszeichen der glorreichen Revolution des lieben Fidelen Castro und seinen Kumpanen.

Was noch dazukam, waren die Halbwüchsigen mit ihren Maschinenpistolen östlicher Herkunft an denen sie an den Abzügen herumspielten.

Nicht zu denken wenn so ein Ding in den bis unter die Decke geplättelten Lokalen losgegangen wäre.

Diese Querschläger.

Ich bin, so glaube ich nicht mehr als 2 oder 3 Mal an Land gewesen.

Kam noch dazu, dass der Elektriker und ich vollauf mit den Motoren beschäftigt waren.

Ich hatte mich auf etwas Anderes verlegt. Irgendwie habe ich vernommen, dass es auf dem Meeresgrund nur so von Krabben wimble.

Einen Versuch war es allemal wert.

Aus einem festen Draht und einem grobmaschigen Stoff in dem früher Gefrierfleisch eingepackt war bastelte ich eine Art Senknetz, das ich in der Mitte beschwerte und mit einigen Stücken Fisch als Köder an den, nicht allzu tiefen Grund herabgelassen habe.

Nach kurzer Zeit das Netz mit etwas Speed hochziehen und die daran hängenden Krustentiere ablesen.

Das ergab an guten Tagen bis zu 40 Stück, von denen wir nur die Scheren verspeisten.

Die Ersten dieser Krustentiere gab es am 1. August als Vorspeise.

Ein weiteres Freizeitvergnügen war das Angeln auf Barrakudas die zu Hauff um das Schiff schwammen.

Doch die Tücke lag im Detail.

Das merkte der wieder zu uns zurückgekehrte Chief Mister Dee. Er war einer der Ersten der solch ein Biest an der Handangel hatte aber den Fisch zu wenig rasch an Bord hieven konnte. Ein noch grösserer Fisch schnappte ihm den eben gefangenen Fisch mit einem Biss weg. Und praktisch nur noch den Kopf in den Händen halten ist auch frustrierend. Ein herausgedrücktes „chotverdummen“ war alles was er noch hervorbrachte, dann war das Thema Angeln für ihn abgeschlossen.

Andere und auch ich hatten da mehr Erfolg.

Nach einigen Tage erweiterte sich die Fauna um eine weitere grosse Fischart, den Hammerhai.

Es war faszinierend zu sehen, wie die 4 bis 5 m langen Viecher unser Schiff umkreisten.

Kurz vor dem 1. August ist noch ein anderes Schweizerschiff etwa eine halbe Seemeile neben uns vor Anker gegangen.

Die „General Guisan“ ein fast gleiches Schiff wie die „Celerina“ und vom gleichen Reeder.

Einige benutzten die Gelegenheit um dieses Schiff zu besuchen, dafür wurde ein Rettungsboot klar gemacht.

Für mich reichte es wegen der Windenschinderei wieder nicht. Mir war es soweit egal, denn die Arbeit bedeutete für mich auch Weiterbildung.

Eine Berufslehre als Elektriker in der Schweiz bedeutet im besten Fall einige Grundkenntnisse aber nie ein umfassendes Wissen der Schiffselektrik. Und so war ich froh, dass ich mich mit der Unterstützung von Peter Eisenhut, der immerhin schon 1 Jahr auf der Celerina gefahren war einzuarbeiten.

Nachdem doch noch die ganze süsse Fracht in den Luken verstaut war, kam der Befehl Maschine klar machen.

Das übliche Prozedere:

Mit den Kompressoren die Druckluft für den Start der Hauptmaschine herstellen, was kein grosses Problem darstellte, da wir ja auf Reede lagen und nicht mit unzähligen Manövern von einer Pier ablegen mussten.

Mit dieser Startluft war es eh so eine Sache, denn ausgehen durfte sie nie.

Um das zu vermeiden, machten wir jeweils richtige Wettbewerbe wer für einen Start weniger Luft verbraucht.

Übrigens soll sich dafür der Penicillinverbrauch an Bord nach dem Kubaaufenthalt drastisch erhöht haben.

Dabei waren diese tropfenverursachenden Käfer resistent gegen die Entdeckung von A. Flemmings.

Seemannslos.

Nach rund 2 Tagen Fahrt näherten wir uns dem Panamakanal.

Ein inzwischen an Bord gekommener Lotse dirigiert nun das Schiff an eine Pier in der Nähe von Cristobal wo Wasser und Brennstoff gebunkert wird.

Für unseren Sulzermonteur muss das wie Weihnachten gewesen sein, denn nun konnte er von Bord und via USA in die Schweiz zurückfliegen.

Das grosse Kotzen hatte für ihn ein Ende.

Aber auch hier kam es wieder so wie es musste.

Das Steinmännchen hatte doch wieder Maschinen- und Bunkerwache, also kein Landgang möglich.

Nebst den obligaten kleinen Flaggen und Kofferaufklebern kam ich dennoch zu einem Souvenir, einem kleinen ausgestopften Alligator, der heute wegen der Artenschutzverordnung nicht mehr in die Schweiz eingeführt werden dürfte, doch wir lebten ja in „Damals“.

Kurz nach Beginn der 12 – 4 Wache wieder Maschine klar machen und ab Richtung erste Schleuse.

Die Einfahrt und die Passage dieser Schleuse verbrachte ich wieder im Keller, d.h. im Maschinenraum.

Höchste Konzentration war angesagt.

Doch um 4 Uhr Schluss mit der Wache und rauf auf Deck um doch noch so eine Schleusenpassage live zu erleben.

Zu bemerken ist noch, dass der Niveaunterschied des Atlantiks und des Pazifiks nur etwas über 20 cm liegt (Unterschied von Ebbe und Flut nicht eingerechnet), die Schiffe in den Schleusen jedoch um über 20 Meter angehoben werden.

Für die Füllung einer Schleuse werden ca. 197 Millionen Liter Wasser gebraucht, die in ca. 8 Minuten in die Schleusenammern strömen.

Dass für die Technik in den Schleusen auch ein Schweizer massgebend beteiligt war merkt man, wenn die Schiffe in den Schleusen von kleinen, zahnradbetriebenen Lokomotiven (sog. Mulis) stabilisiert und gezogen werden.

Niklaus Riggerbach, der Erfinder des Zahnstangenantriebes ist die Lösung.

Die rund 80 km lange Durchfahrt des ganzen Kanals von der Atlantik- bis zur Pazifikküste dauert im Schnitt 8 bis 12 Stunden, je nach Verkehrsaufkommen.

Da sich die Verbindung von der Ost- zur Westküste Amerikas durch den Panamakanal um ungefähr 30'000 km verkürzt, rechtfertigen sich die hohen Durchfahrtsgebühren die heute zwischen 48'000 und 150'000 Dollar betragen.

Wie viel es zu meiner Zeit betrug, weiss ich nicht, nur dass der Dollar noch Fr. 4.30 Wert war.

Ich für mich hätte lieber eine Passage um die Südspitze von Südamerika, die Magellanstrasse gemacht.

Der Traum jedes Seefahrenden.

Ich kannte zu jener Zeit nur einen Schweizer, der das Glück hatte diese Route zu fahren.

Nach den letzten „Bergabschleusen“ bei Miraflores Lock zum ersten Mal Pazifikwasser unter dem Kiel.

Der Stille Ozean macht seinem Namen noch alle Ehre.

Spiegelglatte See.

Ausser den uns begleitenden Delfinen und Albatrosse keine Unterhaltung.

Doch schon alleine die Albatrosse, die grössten flugfähigen Bewohner unserer Erde mit einer Flügelspannweite von bis zu 3.5 m und einem Gewicht bis zu 12 kg. Stundenlang ohne einen Flügelschlag in der Luft.

Nach beinahe 2 Wochen auf See steuerbordseits Hawaii in der Ferne.

In der Ferne aber auch die in Baströcklein verpackten Girls.

Wache schieben bis zum geht nicht mehr.

Bis zum 7. September.

Der grosse Ruck, wir überqueren den 180 Längengrad.

Die Datumsgrenze.

Schwups bist du ein Tag älter.

Nun wissen wir also einen Tag früher welche Häfen wir in Japan anlaufen werden.

Shimizu, Osaka und Kobe.

Zum ersten Mal in meinem Leben einen blasenden Wal gesehen, auch ein Erlebnis, wenn auch nur aus der Ferne.

Schon bald tauchen die Silhouetten von Japanischen Inseln und dramatische Wettermeldungen auf.

Ein Taifun soll im Anzug sein.

Nach dem Festmachen im Hafen von Shimizu gespenstische Ruhe.

Es wird keine Ladung gelöscht.

Wir beginnen mit Kolbenziehen.

Doch dann der Befehl, dass das Schiff startklar gemacht werden müsse denn der Taifun ziehe näher.

Ich wie immer Wache.

Ein Teil der Mannschaft darf an Land, mit der Order um 16.00 Uhr zurück zu sein.

Auf Deck eine komische Situation.

Armdicke Festmachtrossen aus Hanf und Stahlrossen rissen mit lautem Knall.

Der Wind hatte wohl etwas zugenommen, aber nicht merklich.

Was diese Knallerei verursacht hat müssen Unterwasserströmungen gewesen sein.

Obwohl Tsunamis nicht durch Luftbewegungen (Sturm) entstehen, kann ich mir nun vorstellen was ein Tsunami ist.

Einige der Landgänger schafften es unter gütiger Mithilfe eines Schleppers noch knapp auf das Schiff zu kommen.

Ab aus dem Hafen, in eine windgeschützte Bucht.

Beide Bengel runter und abwarten.

Wir beobachten vom Schiff aus was nun passiert.

Und es passiert.

Haushohe Brecher donnern über die Hafemole.

Dann plötzlich beinahe Windstille.

Der Wind dreht um dann mit voller Stärke über das Städtchen herzufallen.

Kleine, leicht gebaute Häuser werden fortgeweht.

Ein Sendeturm fällt um wie beim Mikado.

Am nächsten Tag war endlich ich mal dran mit einem Landgang.

Ein Besuch bei einem Coiffeur, der mir den inzwischen üppig gewachsenen Bart abscheren sollte.

Ein grosser Erfolg.

Ich glaube die halbe Bevölkerung von Shimizu ist zusammengelaufen um das Schauspiel zu geniessen.

Auch für mich war es ein Erfolg, denn ein Besuch bei einem japanischen Bartscherer ein Erlebnis der Sonderklasse.

Nichts von Schnellabfertigung.

Nein.

Von warmen Kompressen über Kopfmassage alles bestens und der Bart war auch ab.

Vermutlich hat mich der Haarkünstler hinterher verflucht, musste er doch wegen meinen widerspenstigen Barthaaren seine Werkzeuge neu schleifen lassen.

Mir doch egal.

Nun erinnerte ich mich auch wieder an mein Fotofiasco von Südafrika.

Ab in ein Fotogeschäft um ein Teleobjektiv für meine Spiegelreflexkamera zu erwerben.

Doch Englisch war in Japan eben eine Fremdsprache die praktisch niemand konnte, ich ja auch nicht richtig.

Dadurch merkten sie es nicht.

Mit Händen, Füßen und Gesten habe ich es noch geschafft ein solches, in der Schweiz nicht erhältliches Takumar 135 mm zu kaufen.

Nachdem ein Teil der Ladung gelöscht war, weiter nach Kobe und Osaka.

Hier war auch die Verständigung einiges besser.

Nicht weil ich inzwischen japanisch sprechen konnte, sondern weil diese liebenswerten Girls einem umsorgten.

Hier war auch endlich meine Zeit gekommen.

Dank einigen abgetauschten Wache, die man mit Hilfe chemischer Mittel (heute Doping) überstanden hatte zwei Tage frei.

Mit einem Girl und der Bahn ab in die alte Kaiserstadt Kyoto.

Für mich die schönste Stadt, die ich je besucht habe.

All die Pagoden, Schreine, Klöster und andere alte, kulturell wertvolle Gebäude.

Was mir auch noch gelang, war den Fujisan (Fudschijama) ohne Schnee zu fotografieren.

Eines vom Ersten, das mir im Strassenverkehr in Japan aufgefallen ist waren all die kleinen Renault Heck wie sie in Frankreich und auch in der Schweiz herumkurvten.

Schlussendlich habe auch ich es gemerkt, es waren alles Plagiate also Kopien.

Zwischendurch wurde wieder einmal eine Tante ins Spiel gebracht, denn meine Eltern hatten mir geschrieben, dass sich eben diese besagte Tante einen seidenen Kimono wünsche.

Ich tat das menschenmögliche (mit halbem Herzen).

Doch keine Chance.

Das Ganze scheiterte aber auch an meinen finanziellen Möglichkeiten.

Angekommen bin ich mit einem relativ grossen Guthaben auf meinem Konto, verlassen habe ich Japan mit glaube ich 20 Rappen.

Auch das war ein Prinzip von mir: Nie rote Zahlen auf der Abrechnung.

Bei meinem letzten Landausflug in Japan hatte ich ein eher unangenehmes Erlebnis.

Nach dem Konsum von einigen mehr oder minder alkoholhaltigen Getränken beschloss ich ca. 3 Stunden vor dem geplanten Auslaufen an Bord zurückzukehren.

Wie ich das fertig brachte, weiss ich bis heute nicht.

Irgendjemand muss mir kräftig geholfen haben, denn ich wusste nicht mehr ob ich ein Junge oder ein Mädchen sei.

Wenn ich ein Spielautomat gewesen wäre, hätte ich bestimmt die Aufschrift „Tilt“ getragen.

Waren es irgendwelche KO-Tropfen oder sonst etwas in dieser Richtung?

Auf alle Fälle war ich in etwa 2 Stunden wieder fit.

Nach dem Bunkern von Treibstoff weg von Japan Richtung Nauru, einer kleinen zu Mikronesien zählenden Koralleninsel kurz unter dem Äquator.

Eine Knalltüte kam auf die Idee, beim Ablegen von der Pier das Lied „Sajonara“ von einem Plattenspieler oder Tonband abzuspielen.

Tränen auf beiden Seiten.

Es war doch eine schöne Zeit.

Bei unserer Ausfahrt aus Osaka warteten etwa 100 Schiffe vor dem Hafen darauf ihre Fracht zu löschen.

Eine Folge des Taifuns.

Auch dieser Trip erfolgte wieder unter Ballast, also ohne zahlende Fracht.

Wieder südwärts.

Nach rund 6 Tagen sah man schon die kleine Erhebung die der Äquator ja bildet und auf dem auch der Briefkasten für die abgehende Post steht.

Neulingen wurde aufgetragen, wenn sie abgehende Post hätten diese dem Funker bringen sollten, der dann für den Weitertransport Sorge.
Auch diese Sache ist alt, verfängt aber immer wieder.
Bei der Zeremonie der Äquatortaufe gilt immer etwa das gleiche Zeremoniell.
Schon bald nach der Überquerung des Äquators tauchte Nauru auf.
Eine kleine nur ca. 20 km² umfassende, praktisch nur aus Phosphat bestehenden Insel mit einer bewegten Vergangenheit.
Schon vor der Ankunft mussten alle Türen Bullaugen und Ventilatoröffnungen geschlossen und abgedichtet werden.
Der Grund zeigte sich schon bald nach unserer Ankunft.
Eine Pier gab es nicht. Wegen der felsigen Steilküste ein Anker unmöglich.
Daher mussten die Schiffe unter der Verladeeinrichtung an grossen Pfosten festgemacht werden.
Das bedeutete im Maschinenraum ständiges „Standby“.
Das heisst immer Starbereitschaft der Hauptmaschine.
Da ja sämtlich Öffnungen für die Frischluftzufuhr abgedeckt und die Ventilatoren abgestellt waren herrschte bald eine infernalische Hitze im Maschinenraum.
Da das Phosphat über Förderbänder und Rohre in den Schiffsbauch donnerten, war es auch an Deck oder auf der Brücke nicht angenehm.
Vor lauter Staub sah man die eigene Hand nicht mehr vor dem Gesicht.
Doch nach 6 Stunden war der Spuk vorbei.
13 000 Tonnen der staubigen Fracht waren in den Luken versenkt.
Nachher kam das grosse Reinemachen, auf Deck wie in der Maschine, denn der Staub drang doch überall herein.
Auf Deck konnte das Größte mit den Feuerwehrschräuchen erledigt werden.
Doch in der Maschine nur Handarbeit.



Foto Georg Schüpach

Da die lieben Franzosen die glorreiche Idee hatten bei irgendeinem Atoll im Pazifik einen Atomtest durchzuführen resultierte für uns ein kleiner Umweg in Richtung Panama.
Kurz nach der Überquerung des Äquators, etwa auf der Höhe der Galapagos bemerkte ich auf einem Mast einen Vogel.

Es war kein See- sondern ein Greifvogel der wohl von einem ablandigen Wind verblasen wurde.
Auf alle Fälle konnte ich ihn gut von Hand vom Mast herunterholen und nachher mit Hackfleisch und Wasser etwas aufpäppeln.
Vor der Einfahrt in den Panamakanal noch einmal Bunkerhalt und die Verabschiedung von meinem gefiederten Kollegen.
Schweröl und Dieselöl sowie Wasser sind gefragt.
Und was soll es, Steinmann hat wieder einmal Bunkerwache.
Schicksal.
Doch die Kanaldurchfahrt konnte ich etwas geniessen.
Nach der Kanaldurchfahrt verschlechterte sich das Wetter drastisch. Die Windstärke nimmt zu und entwickelt sich zum Orkan.
Arbeiten, essen und schlafen wird mühsam.
Das Beste an der ganzen Sache war unsere Fracht, das verdammt staubige Phosphat.
Durch diesen Dreck lag der Schwerpunkt unseres Schiffes tief.
Die grösste Krängung (Seitwärtsbewegung) des Schiffes lag bei 32 Grad.
Mit einer anderen Fracht bedeutet das vermutlich Kentern.
Wir hatten bestandene Seeleute einer (südlichen) seefahrenden Nation an Bord, die wollten sich noch in letzter Minute im Selbststudium das Schwimmen beibringen oder sie trugen die Schwimmweste schon präventiv.
Die alte Seemannsregel gilt, eine Hand für das Schiff und eine für den Mann.
Im Bett gilt die Devise sich gut wie möglich verkeilen um nicht aus dem Sack zu fliegen.
Auch das Essen bot seine Tücken, und die begannen bereits in der Küche.
Der Koch musste am Kochherd Verstreben für die Pfannen anbringen, um sie an ihren Fluchtversuchen zu hindern.
Für flüssiges Kochgut galt die Devise: Die Pfannen nur zur Hälfte füllen um ein Überschwappen zu verhindern.
Das Essen von Suppe oder dergleichen, nur stehend möglich.
Für feste Nahrung gab es einen Tipp: Etwas Brot in einer Flüssigkeit einweichen, auf dem Tisch verstreichen und den Teller festkleben.
Die Pfahlbauer, oder war es Kolumbus hatten es glaub ich schon so gemacht.
Nach rund 14 Tagen Atlantik Ankunft in Avonmout
Das ist neuer Rekord für mich. 39 Tage ohne Landgang auf See.
Aber was noch schlimmer ist, nun England!
Peter Eisenhut unser Elektriker mustert ab und ich bin der Nachfolger im Unteroffiziersgrad.
Die ursprünglich nach Japan geordneten Winschenmotoren sind nun eingetroffen.
Für Arbeit ist also schon gesorgt.
In den gut 2 Wochen in England nichts Weltbewegendes erlebt, einfach England mit den Pubs, die um 22 Uhr schliessen und mit schlechtem Frass (an Land nicht auf dem Schiff).
Als Novum haben wir 2 Passagiere an Bord.
Es sollen „religiöse Kollegen“ des Obersten der Suisse-Atlantique sein, die zur Schulung in die USA sollten.
Mich stört das nicht.
Auch diese Reise wieder unter Ballast.
Da wir schon kurz nach der Ausfahrt eine relativ hohe Dünung hatten und das Schiff rollte und stampfte, hatte man den Einen der Bibelleser nie mehr gesehen.
Gemäss seines Mitreisenden soll er die Gesichtsfarbe auf grün gewechselt haben.
Doch ich weiss, da kann man nichts dafür.
Der englische Admiral Horatio Nelson litt Zeit seines Lebens an der Seekrankheit.
Ich bin froh war ich nicht Admiral.
Der andere Passagier war ein aufgestellter Kerl, der sich in der Küche mit Kartoffelschälen und so nützlich machte.
Das war gescheiter, als wenn er uns bekehren wollte.
Doch auch hier hat es der Teufel wieder mit beiden Augen gesehen.
Die Meldung, dass auf dem ersten Mast eine Positionslampe ausgefallen sei hätte im Normalfall Niemanden beunruhigt.
Doch bei diesem Geschaukel.

Sich immer nach 15 bis 20 Sekunden mit beiden Hände hängend an der Leiter des verfluchten Mastes zu finden, doch etwas unangenehm.
Eine Sicherung gab es nicht.
Ein Gutes hatte das Ganze:
Bei einem Sturzflug wäre man nicht aufs Deck, sondern ins Wasser geknallt.

Nach gut 10 Tagen Geschaukel Ankunft in Philadelphia.
Und da war vielleicht etwas los.
Die Einwanderungsbehörden kamen in wahren Heerscharen an Bord.
Was war der Grund?
Langsam kam es an den Tag.
Irgendjemand muss Irgendjemandem zugesteckt haben, wir hätten Italienische Kommunisten an Bord die planten nach Amerika einzureisen.
Wir Schweizer hatten kaum Probleme.
Aber die Italiener!
Da auf dem Schiff schon immer ein gespanntes Verhältnis zwischen Italienern und Schweizern bestand, konnte man ahnen von welcher Seite der Tipp kam.
Ich glaube ich war es nicht.
Die beiden Missionare wurden problemlos eingelassen.
Geladen wird wieder Getreide.
Auslaufen ist kurz vor Weihnachten geplant.
Bevor es soweit war kamen Angehörige einer Glaubensgemeinschaft an Bord und brachten uns Weihnachtsgeschenke wie Körperpflegemittel, Süßigkeiten und Anderes.
Ich glaube es waren auch noch so Traktätchen (wie sie bei uns die Heilsarmee verteilt) dabei.
Eine nette Geste (nicht die Traktätchen).
Doch an Weihnachten war der Teufel los.
Nein nicht in Person aber in der Form eines ausgewachsenen Sturmes mit Windstärke bis 12 und enormen Wellen.
Auf Befehl des Alten mussten wir den in Philadelphia an Bord genommenen Tannenbaum in den „Rauchsalon“ auf dem Achterschiff (also ganz hinten) bringen.
Den Grund weiss ich nicht, doch vermutlich waren es die Kerzen die ihm Angst eingeflösst hatten.
Nun man hat sich gefügt und brachte den Baum im Sturmschritt nach Achtern.
Die kleine Tanne mussten wir nachher auf alle Seiten fest verzurren, damit sie nicht zum fliegenden Grünzeug wurde.
An Weihnachten wettermässig nichts Neues.
Das bedeutete, dass man mit einem Spurt von Mittschiffs zum Achteraufbau sprinten musste.
Um nicht völlig durchnässt dort anzukommen alles im Ölzeug (wasserdichte Kleidung) und Stiefeln.
Da man Mühe hatte sich auf den Beinen zu halten fiel dann die Weihnachtsfeier allerdings recht kurz aus.
Der Grund, dass man nicht so standfest war lag nicht am konsumierten Alkohol, sondern daran, dass beim Stampfen des Schiffes die vertikale Bewegung achtern am grössten war. Sie betrug sicher 10 Meter.
Aus einem anderen Grund hat mich dieses Scheisswetter noch etwas Geld gekostet. Um bei Landratten noch glaubwürdig zu sein, versuchte ich die Wellenberge auf Fotografien festzuhalten.
Da die Wellen immer kurz hinter dem Bug über das Schiff donnerten fand ich dass dort der beste Platz für einige gute Bilder sei.
Gut eingepackt ab in Richtung Bug.
Ich konnte einige gute Bilder schiessen aber hatte noch nicht genug.
Doch der nächste Brecher kam nun voll über den Bug und ich mit gezückter Kamera mittendrin.
Meine Reaktion zurück in die Kabine, Film raus und (als passionierter Umweltverschmutzer) die Kamera mit einem Schwung über Bord, denn eine mit Seewasser gespülte Kamera ist nicht mehr zu retten.

Zum Glück hatte ich nur das normale und nicht das in Japan gekaufte Objektiv aufgeschraubt.

An meinem Geburtstag dem 1. Januar nicht gerade ein Gau, aber doch ein schwerwiegender Zwischenfall.

Ausfall der Dieselmotoren für die Generatoren mit allen Folgen.

Ein Glück war, dass die Notstromversorgung topp gewartet war und die lebensnotwendigen Anlagen mit Energie versorgt werden konnten.

Ich glaube sagen zu dürfen, dass Dank unserer Schweizer Maschinencrew keine Panik aufkam.

Jeder war auf seinem Platz.

Der Grund der Panne war relativ rasch gefunden: Wasser im Brennstoff das sich im Tagestank angesammelt hatte.

Über die Ursache dieses Umstandes konnte zuerst nur gerätselt werden.

Erst als man merkte, dass auch das Trinkwasser mit Seewasser vermischt war merkte man, dass das Seewasser nur über die auf Deck geführten Entlüftungsrohre eindringen konnte.

Erste Massnahme war, die Brennstoffzuleitungen und den Tagestank entwässern, entlüften und die Maschine neu mit Dieselöl starten.

Und es funktionierte.

Hätte es uns bei schwerer See erwischt.

Ich glaube die Folgen wären fatal gewesen.

Vielleicht hätte der kleine Italiener, der sich das Schwimmen noch selbst beibringen wollte profitiert???

Doch ich will den Spot lassen:

Solche Gedanken; Wenn und Aber darf man nicht haben.

Auch im „normalen“ Leben nicht.

Nein ich will nicht sagen, dass wir anormal waren, im Gegenteil!

Das kulinarische England (das gab es eigentlich damals noch nicht) meldete sich darin, dass uns kaum geniessbares, chlorhaltiges Wasser geliefert wurde.

Doch als ehemaliger Afrikafahrer wusste ich ja, was schlechtes Wasser bedeutet.

In Avenmouth nichts los.

Nächste Stadt Bristol.

Die Alternative: Ins Kino.

Doch das Kino entpuppte sich als Rauchsalon oder eine Filmvorführung mit Nebelschwaden.

Ich weiss nur noch, dass es sich um einen Filmklassiker gehandelt hat.

Die hatten schon damals nichts von rauchfreien Zonen gehört.

Da war die Kellerbar die wir entdeckten schon besser.

So ein richtiges Untergrundlokal.

Der Zugang über eine steile Treppe.

Als Tische dienten Fässer.

Nun folgte unser Ritual:

Gemäss Anzahl Personen mal 2, in unseren Falle 8 wurde Bier bestellt.

Das erste Bier Ex, das Zweite ganz gemächlich geschluckt.

Das wiederholte sich, bis sich der Fassboden mit leeren Flaschen gefüllt hatte.

Beim mit leeren Flaschen gefüllten Fassboden, war das Spiel aus.

Nun rief doch wieder die Pflicht.

Zurück aufs Schiff, doch vorher noch so ein schönes Glas in den Hosenbund gestossen und die Kellertreppe hoch und ab ins Freie.

Da mich das Glas gedrückt hat, der Versuch es aus den Hosen zu entfernen.

Doch was sehe ich da?

Unten riesengrosse Latschen in Lederschuh.

Oben einen grossen Helm.

Ein Bobby genau nach den Vorstellungen der Queen.

Ich wurde wieder am Kragen gepackt und in Begleitung die Treppe runter.

Der gerufene Wirt bestätigte meinem uniformierten Begleiter, dass er mir das Glas wirklich geschenkt habe (der Lügner).

Doch ein Kunde war gewonnen.

Beim nächsten Besuch und der gleichen Anzahl gesoffener Carlsberg, die Überraschung:
Ein in Papier eingewickelt Glas.
Die Bemerkung: Ihr braucht nicht mehr zu stehlen fehlte auch nicht.
Er hat sein Geschäft gemacht.
Der Versuch nach Hause zu telefonieren entpuppte sich als wahre Odyssee.
Die Möglichkeit mindestens zu zweit in eine öffentliche Telefonzelle.
Einer mit Kleingeld, der Andere mit Geduld.
Der mit dem besseren Englisch die Vermittlung anrufen.
Dann das geforderte Münz einwerfen.
Das dauerte bis zum blutigen Daumen.
Nun Arbeitsteilung.
Der Eine ab ins nächste Pup und Einen heben.
Der Andere mit dem (Telefon-) Knochen in der Hand in der Kabine (das waren noch die
schönen roten Dinger), mit der Devise warten bis das liebe Fräulein am anderen Ende der
Strippe die Schweiz gefunden hatte.
Das dauerte manchmal Stunden, doch Dank ausgeklügelter Ablöseorganisation musste kei-
ner Durst leiden.
Nach den rund 3 Wochen England den Bengel hoch (keine falschen Gedanken, Bengel be-
deutet Anker) und ab wieder Richtung Amerika, natürlich wieder unter Ballast.
Der Reeder verdient also wieder nichts.
Ausser Spesen wieder nichts gewesen.
Dann gegen ende Januar die vermutliche Destination auf dem Latrinenweg vernommen:
Der Golf von Mexiko und später vielleicht Brasilien.
Doch zuerst wird wieder der bekannte Hafen von Houston unser Ziel.
Bekanntes Sache.
Man(n) wird wählerisch.
Doch warum wir einige Zeit von Amerikanischen Schiffen und Flugzeugen begleitet wurden
wissen wir nicht.
Vermutlich wollten die wieder einmal ein anständiges Schiff dabei haben und nicht immer
diese gammigen Liberty-Frachter.
Was wird in Houston geladen?
Getreide, was denn sonst?
Beim Landgang mit dem Funker Franz Müller und Georg Schüpbach auch nichts Weltbewe-
gendes.
Wieder so ungemahlenes Mehl (Weizen) in die Luken.
Abdampfen Richtung Süden.
Auf der Höhe von Jamaika soll unsere Maschine die 100 millionste Umdrehung gemacht
haben.
Ich habe es nicht nachgerechnet.
Es wird wohl gestimmt haben.

Einigen bekommt die Karibik nicht gut.
Schlägerei unter den Schweizern.
Ich muss die Wache eines Schlägers übernehmen.
Doch Trinidad wird erreicht.
Ernüchterung.
Krawall auch an Land.
Landgangsverbot.
Doch der beste Rum auf der ganzen Welt fand den Weg zu uns auf das Schiff.
Schon bald wieder überqueren wir den Äquator, da wir keine Neulinge an Bord haben Ereig-
nislos.
Nun folgen bald die Lichter von Brasilien.
Dann nach dem grossen Knick Recife.
Doch unser Ziel war ja Salvador da Bahia de Todos os Santos.
Allein schon der Name ein Schmelz.
Von der Unter- zur Oberstadt besteht ein grosser Aufzug (Lift).
Bahia die Stadt mit dem grössten (Strassen) Karneval, grösser als Rio.

Gleich nach unserer Ankunft lernen wir einen Schweizer kennen, der in der Mühle in Salvador de Bahia einen leitenden Posten einnimmt und auch den Namen Müller trägt.
Manch guter Tipp folgt von ihm.
Ich träume noch Heute von den zarten Rindsfilets, die wir wenn sie nicht nach unserem Wunsch gebraten waren (ich schwärme auf bleu) zurückgegeben haben.
Oder von den zarten Palmherzen.
Doch da gab es auch noch andere Herzen.
Unser Alter zeigte sich für einmal loyal.
Wenn wir uns für ein- oder auch mehrmals mit einem Mädchen an Bord verdrücken wollten, die Gangwaywachen hatten, so glaube ich die bekannten weissen Stöcke.
Auch beim Essen schaute keiner hin, wenn man mit 2 Tellern in der Kabine verschwand.
Ich gebe es offen zu; ich habe profitiert. Und schön war es auch!!!
Drei, oder waren es mehr Karnevalstage mit angebundnen Schuhen.
Nicht mehr wiederzubringende Tage.
Was mir etwas den Appetit auf meine so geliebten (Rinds) Filets vergällte, war die Ankunft eines Argentinischen Schiffes mit, eben diesem Fleisch.
Den Abscheu von verdorbenem Fleisch habe ich eigentlich nicht mehr verloren.
Wer von diesem Fleischgestank angezogen wurde, waren die kleinkatzengrossen Ratten welche die Pier bevölkerten.
Doch noch heute liegt meine Bevorzugung bei Argentinischem (Rind)Fleisch.
So wandelt sich der Mensch im Alter. Zuerst will er junges, dann gut gelagertes Fleisch.
Ausser den kulinarischen Genüssen dieser Welt bietet Bahia auch einiges an Kultur.
Nebst den aus der Zeit Portugals stammenden historischen Gebäuden (Kirchen) hat die Stadt doch noch einiges zu bieten.
Eines habe ich jedoch nicht herausgebracht, ob es mehr historische Kirchen oder neuzeitliche Puffs hat. Ist ja auch egal. Beide waren schön. (Es menscht halt auch auf See bzw. im Hafen).

Der negroide Einschlag der Brasilianer hinterlässt tiefe Spuren.
Wenn ich an das Museum des medizinischen Instituts denke wo die Körper, oder zum Teil auch nur die mumifizierten Köpfe der Angehörigen der Cangaçeiros einer Räuberbande im Stiele Robin Hoods oder des bekannten sizilianischen Verbrecherclans gezeigt wurden.
Über diese „Bande“ aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert existiert übrigens ein Spielfilm von 1953: O Cangaçeiro. Auch der unvergesslich.

Man kann an jeglichen Glauben über schwarze Magie oder dergleichen skeptisch sein.
Stichworte sind „Candomblé, Voodoo oder Macumba“. Gewisse Dinge existieren halt doch.
Und wer es nicht glaubt sollte ins Museum in Bahia.
Mein lieber „Doppelmüller“ aus Bahia hat mich darauf hingewiesen.

Und wieder zeigte es sich, wie klein die Welt ist.
Auf Reede liegt die MS „Rhone“ die von einigen unserer Crew besucht wurde. Es soll ein fabelhaftes Schiff sein. Na ja ist auch etwa 2 Jahre jünger als unser Kübel.



Foto: Georg Schüpach

Doch auch unsere Bahiazeit hatte mal ein Ende.
Zum Abschied wieder das gleiche Zeremoniell wie in Japan, nur jetzt mit dem Lied „Vaija con Dios“. (Meine Kenntnisse in Portugiesisch halten sich in Grenzen)
Nach eintägiger Fahrt der nächste Hafen.
Vitoria noch etwas südlicher als Bahia.
Aber Geduld ist angesagt.
Kurz vor der Hafeneinfahrt liegt ein Amerikanisches Schiff auf Grund und muss durch mehrere Schlepper flottgemacht werden.
Auch hier meldet sich wieder ein Schweizer, der in Brasilien lebt.
Zwar mehr schlecht als recht wie er meint.
Was einem eigentlich mehr zu denken gibt, sind Deutsche Seeleute, die irgendwann ihr Schiff verpasst haben, auch von ihren Landesvertretern im Stich gelassen wurden und nun zum Betteln verurteilt sind.
Einen oder zwei haben wir etwas aufgefüttert.
Mehr konnten wir nicht tun.

Nun kam bei mir langsam die Frage auf wie weiter?
Die Antwort habe ich mir relativ rasch gegeben:
Kündigung auf den nächsten europäischen Hafen.
14 Monate auf einem Schiff ohne Urlaub in der Schweiz genügt.
Doch einen Tag vor der geplanten Ausfahrt wieder einmal ein Zwischenfall.
Ich war nur noch kurz an Land, um dann wieder aufs Schiff zurückzukehren.
Der bekannte (Schweizer) Schlägertross der „Celerina“ hatte einen Streit vom Zaun gebrochen und bekam fürchterlich auf die Nase.
Die provisorisch Verarzten kamen wie Soldaten der Bourbakiarmee einzeln angekrochen.
Bis auf 3 Mann.
Der Alte beschloss, den Hafen zu verlassen und auf Reede abzuwarten, was noch weiter passieren würde.
Auslaufen konnten wir nicht, da unter den Dreien auch unser Funker war.
Nach 8 Stunden Wartezeit wurden die 3 von der Hafenbehörde aufs Schiff gebracht.
Der Zimmermann und der 4. Maschinist hatten Totalausfall.
Der blessierte Funker konnte seinen Dienst antreten.
Für mich bedeutete das, ab in die Maschine und den Job des 4. Maschinisten übernehmen.

Auch nicht schlecht hatte doch das die doppelte Heuer für mich zur Folge.
Was die ganze Episode den Schiffseigner gekostet hat weiss ich nicht.
Für mich war das Wichtigste ab nach Europa.

Doch wenn es einem mal so richtig beisst muss man ja auch kratzen und dann kamen die Sprüche, dass seien sicher diese kleinen, sechsbeinigen Tierchen mit den schönen Halteklauen.

Einige behaupten noch die hätten so schöne helle Pünktchen auf dem Buckel.
Ich hatte in Brems Tierleben nachgesehen und konnte diesbezüglich nichts finden.
Doch ich wusste zu 100%, dass ich keine Passagiere mit mir herumtrage.
Meinung oder Behauptung gegen Tatsache.

Nun wir einigten uns auf eine Wette um ein Kistchen Bier.
Auf den Stuhl gestanden und Hosen runter war fast eine Bewegung.
Die anderen versuchten mit dem Einsatz von Taschenlampen und Lupen doch noch etwas zu entdecken, doch nichts war zu wollen und das Kistchen war meins.

Zum letzten Mal den Äquator überqueren, bei Dakar, den Kanarischen Inseln vorbei und die Meerenge von Gibraltar durchfahren.

Noch 2 Tage Mittelmeer und das Ziel Genua war erreicht.

Meine Hoffnung das Schiff sofort verlassen zu können zerschlug sich leider.

Der Alte meinte, ich müsste unbedingt noch bis Neapel auf dem Schiff bleiben.

Aus diesem Grunde hat er mir den Pass und das Seemannsbuch nicht herausgerückt.

Für mich ein Grund sich in die Schweizervertretung in Genua zu setzen und diese Bude nicht mehr zu verlassen, bis ich meine Papiere in den Händen hatte.

Das hat gewirkt.

Dieser kleine Zeitverlust hatte aber auch wieder etwas Gutes.

Diejenigen die das Schiff vor mir verlassen durften (richtigerweise mussten) machten am Hafenzoll Krawall, weil man ihnen überzähligen Alkohol beschlagnahmen wollte.

Nun die Flaschen flogen an die Wände und so schafften sich diese Schweizer keine Freunde unter den Italienischen Zollbeamten.

Meine Überlegung war, mich nie und nimmer am Hauptzoll blicken zu lassen und durch einen kleinen Nebenausgang aus dem Hafengelände zu verschwinden.

Gesagt getan.

Mein Gepäck geschultert die Gangway runter und meinem Nachfolger alles Gute zu wünschen war eins.

Bei dem besagten Nebenausgang angekommen meinte der Diensthabende, dass das kein Ausgang für Ausländer sei.

Nach dem ich ihm erklärt hatte, dass ich in kürzester Zeit am Bahnhof den Zug nach der Schweiz erreichen müsse, weil meine Freundin am nächsten Tag nach England verreise, hatte er schon den ersten Anflug von Verständnis.

Auf die Frage, was sich denn in meinem Seesack und der mitgeführten Tasche befinde, antwortete ich ihm, im Seesack sei schmutzige Wäsche und in der Tasche, die ich inzwischen auf seinen Tisch gestellt hatte, hätte es noch einige andere Sachen.

Die nächste Bewegung von mir war den Reißverschluss der Tasche öffnen und eine Stange Zigaretten in seinem Pult verschwinden zu lassen.

Nun ging es fix.

Er meinte ich solle verschwinden (selbst die Passkontrolle blieb aus) und solle die Schnauze halten.

Doch damit war ich wieder nicht so richtig einverstanden, denn ich brauchte ja noch ein Taxi das mich zum Bahnhof bringen sollte.

Ein Telefon von ihm und das Taxi fuhr vor.

Als Dankesbezeugung half er mir noch mein Gepäck im Auto zu verstauen.

Schon wieder einmal gut gegangen.

Nächste Bewegung am Bahnhof war einen Gepäckträger zu engagieren.

Doch der Teufel hatte es auch jetzt wieder mit beiden Augen gesehen.

Ich im Zug, aber weit und breit kein Gepäckträger in Sicht.

Da habe ich mich beim abfahrtbereiten Zug auf die Treppe gesetzt und versprochen diese nicht zu verlassen bis ich mein Gepäck hatte.

So habe ich als letzte Leistung noch für eine kleine Verspätung der Italienischen Staatsbahnen gesorgt.

Wenn ich es mir heute überlege merke ich, dass ich in den letzten 14 Monaten weder auf dem Schiff noch bei einem Landgang meine Fäuste gebrauchen musste um mir Recht zu verschaffen.

Ich bin ein richtig friedfertiger Mensch, oder lag das wirklich nur an meinen gut gebauten Oberarmen und Fäusten die den anderen Eindruck gemacht haben?

Übrigens das mit der Freundin, die nach England verreisen wollte war kein Lug sondern Tatsache.

Wir haben uns innert rund 2 Jahren nur etwa 4 Stunden gesehen.

Das Thema Seefahrt war für mich nun abgeschlossen, so glaubte ich wenigstens.

Schon bald kam, vom leider verstorbenen H.R. Bachmann (†21.05.06) mit dem ich noch auf der „General Dufour“ gefahren bin die Frage, ob ich ihm und seiner Frau samt Tochter helfen würde einen zu einem Wohnboot umgebauten Schlepper von Rotterdam nach Skandinavien zu überführen.

Meine Antwort war auch der Name des Schiffes: „Pourquoi pas“.



„Pourquoi pas“ in Dänemark (Hans R. Bachmann)

Mit dem Einverständnis meines Arbeitgebers wieder Seesack packen und mit meinem 175 er Roller in einem Tag nach Rotterdam.

Im Hafen von Rotterdam all die schönen Schiffe.

Bei mir kullerte nicht das Regenwasser, sondern die Tränen über die Backen.

Von Rotterdam ab mit dem kleinen Boot durch die Kanäle und Schleusen bis nach Amsterdam.

Und gut hat sich das kleine, mit einem Einzylinder Dieselmotor ausgerüstete Boot gehalten.

Ich sehe noch heute wie der Glühzünder so herrlich Ringlein aus dem kleinen Kaminauspuff stossen konnte.

Auch durchs Ijsselmeer keine Probleme.

Nun weiss ich nicht mehr, ob ich von Lemmer oder erst von Delfzijl wieder meine Heimreise antreten musste.

Doch auch diese schöne Zeit war abgelaufen.

In späteren Jahren, ich war schon verheiratet, bekam ich vom Seeschiffartsamt 2 oder 3 Anfragen, ob ich in einem Notfall wieder zur See fahren würde.

Wie Figura zeigt, war meine Antwort nein.

Ich bin in den Augen der Seefahrer ein FÜ BÜ geblieben.

Wer nun glaubt, dass die christliche Seefahrt nur Abenteuer sei, ist gewaltig auf dem Holzweg.

Oder er hat meine kleine Schreibung nicht verstanden.

Knochenharte Arbeit mit einigen Eigentümlichkeiten ist jedoch die Tatsache.

Nur wer sich in eine Gemeinschaft einfügen kann, soll diesen Weg wählen, auch wenn es nur auf Zeit ist.

Jeder sollte bedenken: Die „Fluchtwege“ auf einem Schiff sind kurz und beschränkt.

In der Regel vom Vor- bis zum Achterschiff.

So hat es auch H.R. Bachmann (†) in seinem Buch „Schweizer Schifffahrt auf den Meeren“ empfunden.

Ich hoffe, mit diesen Zeilen einige Ehemalige zu erreichen, oder Interessierte anzusprechen, auf einem anderen Weg Näheres zu diesem Thema zu erfahren.

Eine sehr gute Seite bietet www.swiss-ships.ch