

Samstag 7.4. 1956

ARGENTINISCHES TAGEBLATT

Stürmische Nacht auf der „Passat“

Das deutsche Segelschulschiff „Passat“ sollte eigentlich mit vollen Segeln schon auf dem Atlantik sein. Wir stellten fest: die „Passat“ war wohl ausgelaufen, aber sie hatte Pech und war im Zufahrtskanal, von Hochhäusern der Stadt aus gut sichtbar, trotz Lotsen aufgelaufen. Das Schiff hatte starke Schlagseite, als wir nach 19 Uhr bei recht kräftigem Seegang, besser „Flussgang“ an Bord kletterten.

„Ach, die Presse, und ich bin nicht rasiert“ erklärte Kapitän Grubbe, der uns mit seinem Stab empfing. Es folgten die üblichen Vorstellungen: unrasierte, besorgte Männer, die bereits die vorherige Nacht vergebens gearbeitet hatten, um die „Passat“ wieder flott zu bekommen. Drei Schlepper versuchten zu helfen, der Viermaster konnte sich lediglich aus seiner Schlammumarmung befreien. Aber die Schlepper warfen die Tauen zu schnell ab und das Schiff glitt wieder auf die Sandbank. Bei zunehmender Ebbe erhielt es bis zu 17 Grad Schlagseite. Der zweite Offizier Wittenhagen, fragte uns besorgt, ob wir seine Oberhemden mitgebracht hätten. Unser Staunen wegen der Frage klärte sich schnell, als wir hörten, dass die Wittenhagen'schen Oberhemden eigentlich vor der Ausfahrt an Bord sein sollten, aber nicht eingetroffen waren. Als einziger Journalist an Bord hatten wir dann Gelegenheit, bei - köstlichen Lachs-, Herings- und Käseschnitten mit vorzüglichem Ceylon-Tee - das deutsche Bier war ausgetrunken -, die Besorgnisse von Kapitän Grubbe kennenzulernen. Die „Passat“ sollte unter allen Umständen wieder in der Nacht frei kommen. Sonst hätten - das Trinkwasser hatte bereits daran glauben müssen -, die 4000 Tonnen Weizen auf Kähne umgeladen werden müssen, um das Schiff zu erleichtern. Über die Probleme dieses Umladens machte sich Kapitän Grubbe : keine Illusionen.

Während des Gespräches stemmten wir uns mit den Beinen mit aller Kraft gegen den Boden der Kajüte, sonst wären wir aus den Stühlen gerutscht. Teller und Besteck glitten weg und mahnten uns damit zu ständiger Wachsamkeit.

Schiffsarzt . Dr. Tingelhoff erzählte uns in seiner Kajüte bei einer Flasche Rheinwein von Frau und drei Buben und seinem dreijährigen Aufenthalt in Indonesien, wo er mit einem Vertrag der Regierung als Chirurg tätig war. Vor ungefähr drei Monaten ging es wieder in die Heimat. Plötzlich kam ein Telegramm, ob er den Posten des Schiffsarztes auf der „Passat“ übernehmen wolle, da sein Kollege erkrankt sei. Er hatte genau einen halben Tag Zeit, sich das Angebot zu überlegen und die Flugzeugreise vorzubereiten. Die Seereise und dazu noch auf einem Segelschiff zog. Dr. Tingelhoff wurde Schiffsarzt der „Passat“ und kam - in Indonesien hatte er vermutlich noch nicht einmal davon geträumt - nach Buenos Aires, wo es ihm ausgezeichnet gefiel. Im Deutschen Klub feierte er den Beginn des neuen Jahres. Den unerlässlichen ersten Asado, der ihm ausgezeichnet gemundet hat, hatte er auch schon hinter sich. Und nun warteten die Frau und die drei Buben....

„Es geht los... .“

Der wachhabende Offizier Schumann, außerdem Kollege vom „Hamburger Anzeiger“, musste sich, in dieser stürmischen Nacht auch noch . „schriftstellerisch“ betätigen. Schumann führte das Logbuch, 23 Uhr: Windstärke 7-8.

Vier Schlepper beginnen ihre Arbeit. Jeder zieht in eine andere Richtung. Keine Koordinierung. Die „Passat“ rührt sich nicht. Der eigene Schiffsmotor muss mithelfen. Kein Ergebnis. Der Wasserstand ist noch zu niedrig. Um 1.45 Uhr wird er seinen höchsten Stand erreicht haben. Alle hoffen das Beste. Ein Schiffsjunge muss Kaffee kochen. Um 0.20 Uhr: Befehl: „Wache raus! . Unteres Besamsegel setzen. Windstärke 7-8. Die Kadetten - bereits seit zwei Tagen ohne Schlaf - arbeiten bewunderungswürdig.

Das Manöver klappt vorbildlich. Aber Lotse und Schlepper können sich nicht einigen. Kapitän und Offiziere fluchen.

Um 0.30 Uhr: Windstärke 8, Wasserstand 1,70 über dem normalen Stand. Das Schiff schlingert, sitzt unten fest. Die Schlepper rackern sich weiter ab. Ohne Ergebnis. Plötzlich ein Knall. Eine Stahltrosse ist gerissen. Atem pause.

Um 0.50 Uhr: Stimmung auf Nullpunkt. Auch bei Herrn Brennecke von der Agencia Maritima Sudocean und bei Herrn Heine vom Germanischen Lloyd. Wasserstand weiter 1,70. Trotz Segel, eigener Maschine und 4 Schleppern. Keine Bewegung Pfeifen trillern, Lotse schreit durch das elektrische Megaphon. Die Mannschaft springt. Von Müdigkeit ist keine Spur wahrzunehmen. Der Kapitän erteilt seine Befehle. Die Offiziere fluchen.

Kapitän Grubbe bestellt Grog, Heißen Grog. Es ist verflucht kalt. Kapitän Grubbe überlegt. Freitag ist Feiertag. Wenn die „Passat“ nicht loskommt .” . x Trinkwasser, das am ersten Tag zur Erleichterung des Schiffes ausgeladen werden musste, muss wieder im Hafen Buenos Aires gefasst werden, denn die Reise geht direkt ohne Zwischenhäfen nach Hamburg. Acht Wochen unterwegs.

Um 1.15 Uhr: Wieder ein Tau gerissen. Enttäuschung wächst. Von irgendeiner Stimmung kann überhaupt! nicht mehr die Rede sein. Um 2 Uhr: Wasser steigt nicht mehr. Um 2.10 Uhr: Die „Passat“ bewegt sich, richtet sich langsam auf.

Um 2.20 Uhr: Große Aufregung. Wir schwimmen. Endlich. Der Bug ist frei, das gesetzte Segel wird wieder eingeholt. Die Manövrierfähigkeit ist gering. Der Kanal ist nur ungefähr 50 Meter breit. Die Freude war kurz. Wir sitzen mit dem Heck fest.

Um 3.40 Uhr: Wasserstand 1.60, sinkt also. Taue reißen dauernd. Eine Stahltrosse reißt mit derartiger Wucht, dass die Gusseisen-Rolle zerstört wird, zersplittert und die Splitter durch die Luft wirbeln, ohne glücklicherweise ein einziges Besatzungsmitglied zu treffen. Die Splitter sind wie Granatsplitter tief in den Holzboden eingedrungen. Das nennt man Glück im Unglück, obgleich die Heckreling dabei schwer beschädigt wurde.

Die Schlepper wirbeln weiter ziellos durcheinander. Ein Wunder, dass sie sich nicht gegenseitig rammen. Nach fast fünf Stunden Arbeit haben sie sich immer noch nicht über ihre Zusammenarbeit geeinigt.

Um 4 Uhr: Wasserstand 1,50. Der Lotse gibt auf, telegraphiert an den Hafenpräfekten: „Passat“ blockiert Kanal Km 0,500.

Um 4.10 Uhr: Wieder reißt ein Tau.

Um 4.45 Uhr: Morgengrauen. Das große Wunder. Das Schiff schwimmt frei. Wir glauben, dass der Lotse, der vorher geäußert hatte, er wolle nicht bei Nacht in den Hafen einlaufen, weil das gefährlich sei, bei Morgengrauen plötzlich wusste, wie man ein Schiff von einer Sandbank herunterholt. Es gibt heißen Kaffee. Wir gleiten dem Hafen zu. Ein neues jetzt optimistisches Telegramm des Piloten an den Hafenpräfekten: „Barco „Passat“ zafö varadura. Entrando Puerto. El Piloto.“

Der Funkoffizier, der zweimal wegen der Sensationsmeldungen des Lotsen aus dem Bett geholt wurde, verkürzt uns die lange Zeit des Landungsmanövers mit Erzählungen und Fragen, die von seiner Aufgeschlossenheit : und dem so charakteristischen seemännischen Streben nach Sammlung immer neuer Kenntnisse. „Erweiterung des Horizonts“ sprechen.

Um 8.30 legen wir erst In der Därsena Norte an.

Beim Abschied von der „Passat“ wird uns ans Herz gelegt, das: „Argentinische Tageblatt“ unter allen Umständen für alle zu schicken.

Zur: Erinnerung an eine stürmische und aufregende Nacht auf dem deutschen Segelschiff „Passat“, dessen Kapitän, Offiziere, Kadetten und Stammbesatzung sich auch in dieser 'Lage - für sie vielleicht eine Selbstverständlichkeit wieder voll bewährt haben.



Auf einer Sandbank vor Buenos Aires