

## Am Anfang - war alles neu!

Aus dem Heft „Auf Kurs“ von Peter Buck ehem. Speaker im Nautischen Verein Lübeck

Pit ist in schwieriger, aber behüteter Umgebung aufgewachsen. Nach gutem Schulabschluss hat er die Lehre zum Maschinenschlosser sehr erfolgreich beendet. Mit sehr guten Zeugnissen ausgestattet bewarb er sich bei einer global tätigen Reederei als Maschinen-Assistent - in der Hoffnung, recht viel von unserer wunderschönen Erde kennen und erleben zu lernen !

Das Seemannsleben des jungen Maschinenassis begann auf der Holtenauer Schleuse. Mit einem leichten Koffer - der 3 kompl. Wäschegarnituren und 2 Landgangspäckchen, dazu etwas für die Körperpflege enthielt — landete er auf einem 8 000 BRT — Motorschiff in einer 2-Mann Kabine mittschiffs auf dem Bootsdeck!

Ab jetzt galt es viel zu lernen und alles aufmerksam zu beobachten ! Alles nicht dienstliche musste eigenverantwortlich selbst gemacht und entschieden werden !

Mit dem neuen Kammerkollegen wurde schnell Freundschaft geschlossen ! Rasch einigte man sich auf eine sinnvolle Kabinenordnung und ein geordnetes „wer wo“ und „wann was“. - Die Kabinenordnung lief glatt ! Schwieriger war es mit der persönlichen Ordnung ! Die mitgebrachte Erstausrüstung an sauberer Wäsche war schnell aufgebraucht. - Watt nu Dreckiges Zeug erst mal einweichen. -- Eimer mit Wasser und Pril— Wäsche 'rein und im Waschhaus abstellen.

Nach 3-4 Tagen beim Frühstück in der vollbesetzten Messe, Anschiss vom 2. Ing. : „Die Dreckputz muss weg !“ Vorsichtige Kontrolle des Inhalts ergab : Fast die Hälfte der Wäsche hatte sich in Wohlgefallen aufgelöst — und musste außenbords entsorgt werden. Die andere Hälfte wurde vorsichtig in sauberes Waschwasser gegeben und unterm Steamrohr durchgewaschen ! Danach etwas durchgeklütert, spülen auswringen und ab zum Trocknen. Unter den neugierigen Blicken der Kollegen sollten die Klamotten geglättet und aufgehängt werden ! Die ersten 3 Stücke fielen bei der Entnahme gleich auseinander. Für den Rest war Glattziehen und der Versuch das Zeug auf die Leine zu bekommen - das Ende.

Damit war 1/3 der Ausrüstung schon an der Portugalküste zum Teufel und musste außenbords ! Der nächste Hafen war Alex (Alexandrien in Ägypten). Bis dahin war der große Zampano „Wat-nu ?“ gefragt. Alles wurde viel vorsichtiger gemacht und besser behandelt. Der zweite Waschversuch lief (notgedrungen) um Klassen besser und war selbstverständlich erfolgreich ! Noch nichts perfektes, aber man war ja viel bescheidener geworden!

Das Lehrgeld war bezahlt worden !

Kurz vor Alex wurde das Landgangspäckchen klariert ! Am nächsten Tag wurde der erste Landgang mit 10 Pound (ägyptische Pfund) vom jungen Maschinenassi erfolgreich durchgeführt. Einige Wäschestücke konnte er an Land erwerben, der Rest wurde bei „Ali Achmed aus Berlin“ dem damals weltbekannten fliegenden Händler an Bord erworben. Das „change for change“ wurde relativ kurzfristig gerafft. Die Durchführung war aber noch lange nicht perfekt. — Üben - Üben - Üben !

Erst nach etwa 12-mal Alex konnte der junge Assi sich in die Brust schmeißen und behaupten: „Heute habe ich Ali das erste Mal richtig angeschissen !“ Von da an ging es bergauf | Das Selbstbewusstsein wurde stärker, die Heuer stieg ein wenig an. Anfangs 250,- DM und etwa pro Jahr 50,- DM drauf. Bei 150,- DM Ziehschein war das nicht üppig, aber mit etwas Anstrengung klappte es immer besser ! Die Seefahrt hatte eine Menge guter Seiten, das Fahrtgebiet wechselte von Mittelmeer nach Mittelamerika (Karibik). Die KNSM-Charter führte das Schiff in die kleinsten, aber schönsten Ecken der neuen Welt. Häufig gab es freudige, spontane kleine Feste der Einwohner oder offizielle Empfänge durch Behördenvertreter !

Anlässe waren: Erstes deutsches Schiff nach dem Kriege !

Bisher grösstes Schiff im Hafen !

Einweihung einer neuen Pier ! usw., usw.

Alles bei leichter, beschwingter Musik. „Calypso“, „Steelband“ und „Cuba libre“ sorgten in den Häfen für tolle Stimmung und die Arbeit ging munter voran. Etwas besonderes waren in dieser Zeit (1956/57) die Landgänge auf Trinidad. In der Hauptstadt Port of Spain versammelten sich Einwohner und Gäste an jedem Samstag ab 18.00 Uhr auf dem Marktplatz zum Musikfestival. Hierbei traten zwei junge - auf Trinidad geborene - Musikanten besonders hervor - Harry Belafonte und Dorothy Dandridge. Beide starteten von hier aus ihre Weltkarriere mit dem Ohrwurm „Coconut Woman“ !

Beide sangen und tanzten auf der Bühne und die gesamte Bevölkerung gab sich den Klängen hin, tanzte und sang mit. Hierbei entstanden sogar persönliche Kontakte zu den Künstlern, die besonders zu Harry Belafonte noch jahrelang anhielten. Eine Stimmung, wie sie nur in der Karibik möglich ist. Viele nette fröhliche Leute und ein fantastisches Klima. In der Mittagszeit wurden die Temperaturen durch regelmäßige Siestas erträglich ! So eine Mittagspause verführt aber auch zu leichtsinnigem Handeln.

In Cartagena (Kolumbien) schnell das Freizeitpäckchen angezogen und mit Klaus und Fiete an Land gegangen ! Die Innenstadt (unser Ziel) war noch nicht ganz erreicht, da wurden wir schon von zwei Autos der „Guardia Civil“ gestoppt und in Handschellen gelegt. Die Verständigung war mässig ! Man zeigte immer nur auf unsere kernigen Männerbeine und wedelte mit den Armen ! Offensichtlich war der Anblick nicht erwünscht. Kurze Hosen in der Öffentlichkeit waren verboten ! Wir landeten im Knast !

In dem Raum waren schon 24 Banditos eingesperrt ! Wir drei dazu — nichts für zarte Nasen und empfindliche Gemüter. Alle 1 - 2 Std wurde ein Brot und etwas Essbares herein geschoben. Geteilt wurde nicht ! Wir bekamen nichts ab !

Unsere ersten beiden Ausbruchsversuche endeten im Schlaghagel der Aufseherknüppel. Die Taktik musste geändert werden! Wir suchten uns jeder einen „Hänfling“ aus und schoben ihn vor uns her. Die armen Kerle wurden windelweich gekloppt und schrien fürchterlich ! Durch den Lärm angelockt erschien der Chef des Reviers ! Ein stattlicher älterer Herr in Uniform. Als er unsere Verständigungsversuche mitbekam, rief er ein lautes: „Wat mookt ji denn hier ?“ in das Gewühl, und ließ uns in sein Büro bringen.

Es stellte sich heraus, dass er als Hamburger Matrose eines Lloyd-Dampfers vor etwa 8 Jahren achteraus gesegelt war und sich mühsam und zielstrebig zu Amt und Würden hochgedient hatte . Mit dem Versprechen, dass wir schnellstens für ein richtiges deutsches Abendbrot sorgen würden, wurden wir nach einer kurzen väterlichen Ermahnung freigelassen. Mit zwei Dienstwagen der „Guardia Civil“ wurden wir zum Schiff gebracht ! Gerade noch rechtzeitig, - kurz vorm Auslaufen kamen wir an Bord.

Kurzer, kräftiger Anschiss ... , für die Übeltäter ! Würdiger und freudiger Empfang für den Polizeichef ... ! Der Koch wurde gerufen. Ein anständiges, kerniges Nachtmahl wurde dem Chef der „Guardia Civil“ von Cartagena (Kolumbien) zelebriert und mit dreistündiger Verspätung lief der Dampfer nach Santa Marta !

Nach weiteren kleinen „Lehrgeldzahlungen“ verlief die Seefahrt von da an ohne besondere Vorkommnisse |

Bis zum 21. September 1957 - Atlantikpassage Hamburg - Antwerpen — La Guaira. Der Sturm hatte etwas nachgelassen. Hohe See mit schwerer Dünung. Nachmittags - der Funker war im Stress — die Meldung: - Segelschulschiff „Pamir“ in Seenot - SOS - Mayday Hilfe - etwas später „Pamir“ gesunken. Schock für alle !

Alle nahe liegenden Schiffe wurden zur Hilfe und evtl. Aufnahme der Überlebenden herbei geordert. Mit hoher Fahrt ging es in Richtung letzter „Pamir-Position“. Alle Augen offen halten. Ausguck und Salings wurden besetzt und regelmäßig abgelöst. - Nichts.

Der Funker brachte ständig neue Meldungen, alles war wachsam ! - Zwei Schiffsjungen gerettet. — Erleichterung.

Der Tag verging - die Nacht verging - Nichts ! Der zweite Tag — Drei Jungen gerettet ! - Der dritte Tag brach an.

Nach dem Ende der 8 - 12 Wache um Mitternacht auf Ausguck. Mit Sonnenbrenner und Lampen die See abgeleuchtet. Kurz vor 8 Uhr morgens Unruhe — Da ist was ! Hektik ! Funker und alle Wachen — Hab Acht ! Es wird deutlicher, - ein Boot ! Gehört es zur „Pamir“ ? Motorboot aussetzen ! Standby — Nichts anfassen ! Höchste Achtung ! - Gespannte Aufmerksamkeit !

Es ist sicher ! - ein Rettungsboot der „Pamir“ mit 1 Mann !

Eil - Nachricht an die „American Coastguard !“ Und dann rauscht mit höchster Fahrt der amerikanische Rettungskreuzer „Absecon“ heran. - Atemberaubend ! Alles geht blitzschnell ! Zwei Boote gehen zu Wasser und rasen auf das stark beschädigte Rettungsboot zu. - Zwischenzeitlich war die hilflose Person im Boot zu erkennen ! — Mit einer Art Netzboot wird das Boot aufgenommen und blitzschnell verschwinden die Retter zu ihrem Mutterschiff — das kurz darauf mit allerhöchster Fahrt am Horizont verschwindet.

Später wurde bekannt - der gerettete Seemann war der Schiffsjunge Günter Haselbach. Er war das sechste und letzte überlebende Besatzungsmitglied der „Pamir“ | Das Rettungsboot ist heute Zentrum der „Pamir“-Gedenkstätte und auch Mittelpunkt der „International: Seafaring Memorial“. Dieses Erlebnis hat Spuren hinterlassen !

- Jahre später wurden in der Lübecker St, Jacobi Kirche mit Günter Haselbach persönliche Gespräche geführt. - Der Eindruck war unbeschreiblich !

Während der Feierlichkeiten zur 50. Wiederkehr des Unterganges der „Pamir“ und der Einweihung der internationalen Gedenkstätte in St. Jacobi konnten die Gespräche fortgesetzt werden !. — Eindrucksvoll !

- Erlebnisse die prägend sind und nachhaltig wirken !

Nach Erfüllung der vorgeschriebenen Fahrtzeit — Motor und Dampfmaschine — Studium in Flensburg - C 5 Fahrtzeit - Studium — C 6 - konnte das höchste Patent erworben werden ! Nach gehöriger Fahrtzeit als 3. und 2. Ing. konnte im Jahre 1963 der Neubau von Howaldt-Kiel die MS „Ratzeburg“ (H. Schuldt) als Ltr. Ingenieur übernommen werden ! Damit war ein grosses Ziel erreicht ! Moral von der Geschichte. |

Die Seefahrt ist die Schule fürs Leben ! Selbstständiges Handeln und schnelle endgültige Entscheidungen werden nach kurzer Zeit gefordert. Daraus resultiert die Gabe der konsequenten Reaktion auf Unvorhergesehenes und eine kühle Distanz zu allen Veränderungen und allem Neuen !

Oh, Seefahrt wie bist du so schön !

Seefahrt ist not !