

Kohlen für Leningrad

Bären für Algier

Orangen für Hamburg:

Vier Monate und drei Tage
auf der MS Korbach
18. August 1964 – 21. Dezember 1964

von Bernd Dangelmaier



(alle Fotos: B. Dangelmaier)

Da ich die Fahrtgebiete der Reederei Schuldt schon alle kannte, wollte ich nun woanders hin. Also mal wieder zum „Heuerstall“, dem Arbeitsamt der Seeleute, und hören, was da so angeboten wurde. Um die notwendige Fahrtenzeit für die Matrosenprüfung zu erhalten, musste ich noch ca. vier Monate fahren. Als gestandener Leichtmatrose wagte ich mich nun auch in das verrufene Seemannsheim nach Altona. Man durfte halt keine Wertgegenstände rum liegen lassen. Es war mir ein Rätsel, warum so viele Seeleute im Heuerstall rumlungerten. Damals gab es genug Angebote und mir war das Fahrtgebiet eigentlich egal. Gut, nach den USA rüber oder in die Karibik wollte ich natürlich nicht, das kannte ich schon zur Genüge. Also habe ich vermutlich gleich beim ersten Angebot zugeschlagen. Es war die „MS Korbach“ eines mir völlig unbekannten Reeders mit dem Namen Hans Krüger. „Was soll's?“, vier Monate halte ich auf jedem Schiff aus. Dieses Schiff lag damals noch in der Reparaturwerft Bötcher & Grönig. Wo um Himmels Willen ist die denn? Wer mir den Weg gewiesen hat, weiß ich nicht mehr. Heute heißt sie Norderwerft und liegt in einem Kanal, welcher gegenüber der neuen Elbphilharmonie von der Elbe abzweigt. Mit Sack und Pack kam ich per Barkasse, jenem Zubringer, der die Hafenarbeiter zu ihrem Arbeitsplatz brachte, von den Landungsbrücken rüber zur Werft. Jene wurde bei den älteren Seeleuten auch Bruch & Gammel genannt.



MS Korbach

Bisher hatten alle meine Schiffe ihre Aufbauten mittschiffs und achtern das Deckhaus für die Mannschaft, bei der „Korbach“ war alles achtern. Mit Charly, einem Matrosen der auch neu anmusterte, teilte ich eine Kabine unter Deck, denn auch hier wohnten nur die oberen Dienstgrade oberhalb des Decks. Gut, dass wir nicht im Trockendock lagen, denn dort hätte man kein Wasser laufen lassen dürfen, weder Dusche, noch Toilette. Erfreulich war die Tatsache, dass auch in der Mannschaftsmesse ein Messesteward seinen Dienst versah, und nicht der Moses wie auf vielen anderen Schiffen. Die gesamte Besatzung bestand aus ca. 30 Personen. Da waren der Kapitän mit drei Offizieren, der Funker und drei Ingenieure, sowie ca. sechs Maschinisten wie Storekeeper, Reiniger und Schmierer. In der Kombüse tummelten sich auch drei Mann und je ein Steward bediente in Offiziers- und Mannschaftsmesse. Bleibt noch die Deckmannschaft mit Bootsmann – hier etwas unförmig geraten - , Zimmermann, Matrosen, Leichtmatrosen, Jungleuten und Deckjungen (Moses) mit ca. 10 Personen. Dann gab es hier auch noch einen Hasen an Bord, welcher aber irgendwann wohl im Topf landete, oder vorher abgehauen ist.



Durch den Nord-Ostsee-Kanal

Die Werftarbeiten waren erledigt und der Proviant gebunkert, also konnte es schon am nächsten Tag losgehen. Um ein wenig Ladung aufzunehmen, verholten wir mit Schlepperhilfe in ein Stückgut-Hafenbecken. Eine ganz neue Erfahrung war für mich die Festmacherklemme auf der Back (Vorschiff). Woanders werden die Stahltrossen mit einer Stopperkette festgehalten, während sie vom Spill auf den Poller oder andersrum verschifft werden. Hier gab es im direkten Leinenverlauf eine praktische Klemme aus zwei Stahlbacken. Klappe zu und die langhebelige Rändelschraube anziehen und alles hält. So braucht man keine Angst

haben, dass einem bei zu hohem Zug die Stopperkette um die Ohren fliegt. Nach einem kurzen Zwischenstopp ging es die Elbe runter und erstmalig in meiner Seefahrtszeit machten wir bei Brunsbüttel einen Schwenk nach Steuerbord und legten vor der Schleuse an. Erst als die entgegenkommenden Schiffe aus der Kammer heraus und an uns vorbei waren, durften wir rein fahren. Je nach Wasserstand der Nordsee geht es dann einige Meter aufwärts in den Nord-Ostsee-Kanal.

Das ist zwar ein Binnenrevier und man musste hier nicht mit heftigem Seegang rechnen, aber dennoch hatten wir zuvor die Ladebäume auf ihre Halterungen abgesenkt, stehend hätten sie die notwendige Sicht behindert. In Brunsbüttel kam auch der Kanallotse an Bord, beim kleineren Schiffen schon damals eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Als Rudergänger hört man auf die Kommandos des Lotsen, obwohl man selbst sehen kann, wo's lang geht. Das war auf dem Panamakanal ganz anders, da fuhr man schon mal in Richtung Urwaldinsel. Für die großen Schiffe waren Ausweichstellen eingerichtet, an denen man gut aneinander vorbei kam. Um den Kanal zu überqueren, waren überall Fährverbindungen eingerichtet, ein Unikum war die Hängefähre bei Rendsburg. Dort wurde wohl auch an einem Tunnel gearbeitet. Es gab auch wenige Hochbrücken, zumindest eine für die Eisenbahn und eine Autobahn-Hochbrücke.

Durch die Kadetrinne nach Schweden

Nach ca. 8 Stunden waren wir durch und wurden in Kiel-Holtenau wieder auf Ostseeebene gehoben (gesenkt). Nachdem wir an Fehmarn vorbei waren, ging es in die berühmte Kadetrinne, ein enges Fahrwasser zwischen dem dänischen Gedser und dem Darß. Hier kommen die Verkehrswege der Ostsee in einen Engpass und es herrscht wohl der regeste Schiffsverkehr weltweit. An Bornholm vorbei und hinter Karlskrona um die Südspitze der Insel Öland. Später blieb auch Gotland an Steuerbord zurück und wir näherten uns dem Zielhafen Oxelösund in Schweden. Vorbei an einigen Schäreninseln ging es an einen trostlosen Liegeplatz, denn wir bekamen als Ladung Schüttgut in Form von Kohle. Es kann auch sein, dass es Koks war, was jedoch im Dreckgehalt nicht sonderlich abweicht. Im Vergleich zu dem losen Schwefel, den ich auf meinen Mexiko-Touren erlebt habe, ist Kohle geradezu sauber.



Nicht nur die Laderäume wurden gefüllt, sondern auch an Deck wurde diese Ladung verteilt. Hierzu mussten wir einen engen Maschendrahtzaun an beiden Seiten aufbauen, damit dort bis zu zwei Meter Höhe aufgeschüttet werden konnte. Maximal bis zu den Halterungen der Ladebäume, denn die mussten frei bleiben. Zum Schluss kamen schmale Bohlenwege obendrauf, denn der Weg nach vorne musste relativ sicher sein. Egal, ob bei Anlege- oder Ablegemanövern,

oder um den Anker zu bedienen, dass muss oft recht schnell gehen. Irgendjemand hatte vom Landgang einen Igel mitgebracht. Ein Rennen zwischen unserem Hasen und dem Igel fand nicht statt. Letzterer wurde alsbald wieder an Land gesetzt.

Leningrad

Bei gutem Wetter mussten wir nicht alles seeklar machen, denn bei einer Geschwindigkeit von ca. 18 sm/h brauchten wir nur einen Tag bis nach Leningrad, wo diese Kohle hin sollte. Aus den Schären raus und nach Nordost in den „Finnischen Meerbusen“. Irgendwo an Backbord lag Helsinki, an Steuerbord mussten wir Tallinn passiert haben. Danach folgten noch einige Inseln, die mitten im Weg lagen, und dann ging es an Kronstadt vorbei in die Nevabucht.



Man darf wirklich nicht erwarten, dass eine Kohle-Verladestelle in der Nähe des Zentrums liegen könnte. So was liegt ganz weit irgendwo in der Wala-chei. Dem zu Folge wollte auch keiner an Land gehen, zumal Leningrad in den 60ern nicht dem heutigen St. Petersburg entsprach. Die Ladung wurde gelöscht (entladen) und neue gab es dort nicht. Es könnte sein, dass doch ein paar Dosen Kaviar und einige Flaschen Wodka mitgenommen wurden.

Es war Ende August und damit nicht mehr die Zeit der „blauen Nächte“, aber so richtig Nacht wurde es noch immer nicht. Das wurde einem bei der nächtlichen Wachen ganz besonders deutlich. Die 1. Wache von 0:00 Uhr bis 4:00 Uhr war die meinige. Vermutlich sieht man mich als besonders leidensfähig an, denn diese Wache verfolgt mich auf vielen meiner Schiffe. Es war so eine Art Zwielight, oder ständige Dämmerung, welche mich durch diese Wache in nördlichen Gefilden begleitete.

Wer die Wache von 4:00 Uhr bis 8:00 Uhr „fährt“, weckt morgens das Küchen- und Servicepersonal. Er kann ordentlich Überstunden machen, denn nach seinem Frühstück arbeitet er ganz normal sein Tagespensum runter – wenn er will – und das sind schon mal ca. sechs Überstunden jeden Tag (Sonntags nicht). Um 16:00 Uhr fängt dann wieder seine Abendwache an und er kommt erst um 20:00 Uhr von der Brücke. Ich hatte schon Schiffe, auf denen man während seiner Wache am Ruder stehen musste, da sie keine automatische Steuerung besaßen, hier stand man halt in der Brückennock und hielt Ausguck.

Die tägliche Arbeit war nach dieser Ladung natürlich ein ausgiebiges Reinigen der Laderäume. Ohne Hemmungen ging es mit dem Wasserschlauch zu Gange. Die Pumpen in den Bilgen nahmen das Dreckwasser auf und pumpten es außenbords, heute streng verboten. Natürlich gab es auch das „beliebte“ Farbe waschen an den Decksaufbauten und auch das Deck selbst wurde ordentlich abgespritzt.

Zurück in Hamburg

Durch den Nord- Ostsee-Kanal ging es wieder zurück nach Hamburg. Dort schauten wir mal im Starclub und im Top Ten vorbei, aber überall war es voll und laut. Eine kleine Kneipe in der Großen Freiheit war wohl das Stammlokal der Crew, dort ließen wir uns bei einer Rolle

Seemannsgarn noch eine Zeit lang nieder. Zur Herbertstrasse oder ähnlichen Etablissements kann ich nur sagen: "Wer die „echte“ Liebe jener Mädchen in der Karibik kennen gelernt hat, der kann mit diesem Geschäftsgebaren nur schwer zurecht kommen."

Über Bremen nach Rotterdam

Es folgte der Sprung nach Bremen. Also die Elbe runter und ziemlich dicht an Cuxhaven vorbei. Irgendwo gab es einen Lotsenwechsel und der Neue brachte uns dann die Weser hoch in den Überseehafen. Wie auch in Hamburg war dieser Hafen der Tide ausgesetzt, das heißt, mit Ebbe und Flut geht das Schiff auf und ab, so dass ständig die Festmacherleinen und die Gangway überwacht werden mussten. Das Ein- und Auslaufen der Schiffe orientierte sich natürlich auch an den Gezeiten. Neben den normalen Laderäumen gab es auch besonders gesicherte Deckslogger, in welchen kostbare Kleinladung verstaut werden konnte. Ein dickes Vorhängeschloss sicherte die Stahltür und dieser Eingang war von der Brücke aus jederzeit einsehbar. Bei uns wurden Radios, Plattenspieler und Tonbandgeräte eingeschlossen. Es könnten auch Armbanduhren oder Rasierapparate sein. In den Laderäumen wäre so eine Kiste schon mal „aus Versehen“ spitzkantig zu Boden gefallen und beim Aufplatzen der Inhalt einem natürlichen Schwund unterliegen.

Für mein eigenes Radio und Tonbandgerät (Grundig TK6) hatte ich einen Antennendraht durch das Bullauge hängen, das reichte, um diverse Piratensender in englischen Kanal zu empfangen. Über das Feuerschiff Weser ging es nach dem Auslaufen in jene Richtung, aber erst mal an den Ostfriesischen Inseln vorbei. Danach um Terschelling, Vlieland und Texel herum nach Süden. Vor dem Hoek van Holland legten wir uns zu den anderen wartenden Schiffen vor Anker, denn es warteten noch Andere auf die Lotsen nach Rotterdam. Obwohl eine Anmeldung per Sprechfunk der Standard war, wurde immer noch die Signalflagge „G“ gesetzt, welche auch den anderen Schiffen signalisierte, dass wir auf den Lotsen warteten. Sobald jener an Bord ist, wird sie durch das „H“ ersetzt.

Früher war es so, dass am Ankerspill immer der Zimmermann stand, welcher – genau so seltsam - auch für die Frischwassertanks zuständig ist. Heute dürfte es diesen Job vermutlich auf keinem Schiff mehr geben. Beim Anker hieven erwartet uns die Drecksarbeit, den Schlamm von der eingeholten Ankerkette im laufenden Betrieb abzuwaschen, und noch schlimmer, dem gefährlichen Verstauen im Kettenkasten. Wenn da mal ein Haken stecken bleibt, geht er beim nächsten Anker werfen mit Schwung an Deck.

In Rotterdam kommt grundsätzlich ein fahrender Händler an Bord. Er besorgt alles, was ein Seemann brauchen kann. Sei es ein Deckarbeitsmesser mit und ohne Marlspieker, Arbeitshandschuhe, Ölzeug, Gummistiefel oder gefütterte Winterstiefel. Am gleichen Tag wird die Ware noch geliefert. Oft sind auch noch Klamotten von abgeheuerten Seeleuten da, die hatten einfach nicht genug Platz in deren Seesack. Eine herrenlose Lederjacke hatte ich mir schon angeeignet. Als Ladung bekamen wir unter Anderem sehr viele Eier, das habe ich mir gut gemerkt.

Eine ungewöhnliche Ladung in Antwerpen

Als nächster Hafen kam Antwerpen dran, es war dieselbe Reihenfolge, wie auf meinen bisherigen Schiffen. Da geht es erst mal mit der Tiede die Schelde rauf, vorbei an Terneuzen,

wo wir mit der „MS Schauenburg“ immer den losen Schwefel aus Mexiko gelöscht hatten. Später geht es durch die Schleuse in das Hafengebiet und es dauert noch eine Stunde, bis zum eigentlichen Festmachen. Diese beiden Manöver nerven besonders mitten in der Nacht, wenn sich brave Menschen im Tiefschlaf befinden.

Auch eine besondere Ladung aus Antwerpen ist mir im Gedächtnis geblieben, es waren zwei Bären aus dem hiesigen Zoo. Vorne an Deck auf der 1. Luke wurden zwei große Käfige abgestellt, gut verlascht und gegen Spritzwasser geschützt. Für deren Versorgung war der Küchenjunge verantwortlich, der sonst eigentlich nie an Deck zu sehen war. Der Speiseplan bestand vor allem aus Rüben und Wasser. Letzteres wurde auch beim Deckwaschen mal kurz auf die Käfige gestrahlt. Das gefiel den Bären gar nicht, diente aber der Sauberkeit ihres Heimes.

Bei allen Schiffen, welche über den Atlantik schippern, ist Le Havre der letzte Hafen in Europa. Bei der „mittleren Fahrt“ werden allerdings auch kleinere Häfen angefahren, und so ging es nach La Pallice, einem Vorort von La Rochelle. Zum Quai Carnot ging es durch eine kleine Schleuse und dann legten wir uns vor den Eingang eines mächtigen U-Boot-Bunkers. Dort hatten die Deutschen ab 1941 jene Bunkieranlagen gebaut, deren Decken aus über sieben Meter starkem Stahlbeton waren. Nach dem Krieg wurde die Anlage unversehrt an Frankreich übergeben. Direkt hinter den Schuppen an unserem Liegeplatz führte eine Baumallee an kleine Bistros vorbei. Dort gab es natürlich ein Bouleplatz, auf welchen rüstige Rentner geschickt ihre Kugeln platzierten. Im zarten Alter von 18 Jahren denkt man noch nicht an Rotwein und dergleichen, so dass wir ganz abartig bei einem ordinären Glas Bier diesem Treiben zuschauten.

Durch die Biskaya und nach Lissabon

Für die kommende Fahrt durch die Biskaya musste erst mal das Schiff seeklar gemacht werden. Also Bäume runter in die Auflagen, alles Tauwerk zumindest hochbinden, wenn nicht gar abmachen. Lukenabdeckungen verkeilen und ein Persenningschutz über diverse Winschen- und Festmachertrommeln. Dann ging es gegen den Atlantikswall, welcher nach einem Sturm weiter draußen, in der Biskaya mit langen Wellen ein ständiges rauf und runter bedeutet. Genau das ist die Bewegung, welche die Seekrankheit erzeugt, aber alte Fahrendeute sind dagegen gefeit. Wieder mal an Cabo Finisterre vorbei und dann an der spanischen Küste entlang nach Süden. Diese Leuchttürme oben auf der Steilküste sind immer wieder beeindruckend. Auf dem Weg nach Lissabon sind das jener auf dem Cabo Carvoeiro und bald darauf auf dem Cabo da Roca. Am Seefahrerdenkmal vorbei und unter der sich im Bau befindenden Ponte 25 de Abril hindurch, fanden wir unseren Liegeplatz im Stadtteil Alfama. Für die Ladearbeit wurden unsere Bären sachte mit ihren Käfigen von den Luken genommen und an Deck gestellt. Dass hier viele Kartons mit Portweinflaschen geladen wurde, entging dem aufmerksamen Seemann natürlich nicht, das wurde wohlwollen registriert.

Unsere kurze Liegezeit erlaubte leider keinen Landgang, so dass ich Lissabon nur vom Hafen aus kennen lernte. Es ist mir allerdings während meiner Fahrzeit immer wieder vorgekommen, dass ich auf einen Landgang in der Annahme verzichtete, hier immer wieder her zu kommen. Das war aber oft nicht mehr der Fall, so dass ich auch interessante Städte nicht wirklich kennen lernte. Man kann aber auch nicht einfach frei nehmen, denn auch bei Ladearbeiten der Schauerleute muss eine Lukenaufsicht präsent sein und Persenninge bzw. Stau-

holz bereit halten. Zudem ist das Festlaschen der Ladung auch unsere Aufgabe. Wer im Hafen die Nachtwache hat, muss von 18:00 Uhr bis zum nächsten Morgen um 8:00 Uhr wach bleiben und ist dann auch zu müde für irgendwelche Exkursionen.

Beim Auslaufen ging es den Tejo hinunter und wieder am Kolumbusdenkmal vorbei, dann am kilometerlangen Badestrand entlang nach Süden zum Cabo Espichel. Bei schlechtem Wetter, wenn keine Deckarbeit möglich ist, wird auch schon mal in den Luken gearbeitet. Sei es Ladung sichern, oder Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten. Charly arbeitete in jener Luke mit den Eiern und brachte einen vollen Dreckeimer nach Achtern. Von der Brücke fragte ihn ein Offizier, was er denn da hat und er meinte, dass es nur Abfall sei. Dieser Eimer war jedoch aus hellem Plastik und man konnte von außen die Eier darin gut erkennen. Da wir selbst mit diesen Eiern nicht viel anfangen konnten, wurden sie beim Chef (Koch) abgegeben. Anstatt der üblichen zwei Eier zum Frühstück, konnten wir nun jederzeit Nachschlag anfordern.

Verpflegung an Bord

Wo wir gerade beim Frühstück sind, möchte ich nochmal (andere Schiffsberichte) die Verköstigung auf einem Schiff darlegen. Morgens geht es schon üppig los. Zu Kaffee oder Tee zwei Brotsorten, oder wenn ein gelernter Bäcker in der Kombüse ist, auch frische Brötchen (Rundstücke). Dazu Honig, Marmelade, Wurst und Käse. Weiterhin eine Back (Blechtopf) mit warmer Haferschleimsuppe, oder Griessuppe, oder Dergleichen. Dann die zwei Eier nach Wunsch, also Spiegelei, Rührei, Turnover, Hartgekochte und Weichgekochte. Anstatt Eier auch schon mal Cornedbeef im Schlafrock oder normale Pfannkuchen. Zum „Fofftein“ um 10:00 Uhr eigentlich nur Kaffee und Tee, aber das genügt vielen nicht, so dass schon wieder Brotschnitten verlangt werden. Das Mittagessen hat drei Gänge, Suppe, Hauptspeise und Nachtisch. Um 15:00 Uhr ist dann wieder Teatime und dazu werden oft „Panzerplatten“ oder ähnliches Gebäck gereicht. Wir hatten hier auf der „Korbach“ tatsächlich einen gelernten Konditor im Küchenteam, und diesem gelang es immer wieder, uns mit Buttercremetorte zu überhäufen. Das geht eine Weile gut, doch irgendwann ist genug. Zum Abendbrot gibt es oft etwas Warmes, manchmal aber auch nur vielfältigen Aufschnitt. Alles was übrig bleibt, geht hinterher über Bord, es sei denn, die Wachgänger sichern sich im Kühlschrank was für die Nacht. Im Hafen hängt am Achterdeck außenbords die „Fullbrass“, eine große Mülltonne, die dann auf See ausgekippt wird.

Beladung eines Stückgutfrachters

Zur damaligen Zeit war nicht jeder Hafen im Ausland mit Kränen bestückt, so dass die Schiffe auf funktionierende Ladebäume angewiesen waren. Dabei wurde das „laufende Gut“ (Runner/ Geien), also die bewegten Stahl- und Hanfseile oft stark beansprucht. Wenn beim „Labsalben“ (einschmieren) der Stahlseile Kinken (Kleindrahtbrüche) festgestellt wurden, mussten diese „eigentlich“ ausgetauscht werden. Hier kommt dann mal eine „echte“ seemännische Arbeit zum tragen, nämlich das Spleißen von neuen Drahtläufern. Diese Arbeit wird am Besten vorne unter der Back im Kabelgatt durchgeführt. Dort liegt alles, was man dazu braucht. Neue Stahlseile werden in der Regel auf dem Poller zertrennt. Vorher die Schnittstelle beidseitig bebändseln und dann mit Meißel und schwerem Hammer zertrennen. Das zu bearbeitende Ende wird in einen Putzwollekneuel gesteckt und die Bebändseltung gelöst, so dröselt sich nichts auf. Nun kann jedes einzelne Kardeel wiederum bebändselt

werden. Mit dem Marlspieker und viel Muskelkraft wird nun an jedem Ende ein Auge der notwendigen Größe gespleißt. Der schwere Hammer hilft auch dabei und eine spätere Bebändselung mit geteertem Schiemannsgarn ist oft auch notwendig.

Im Golf von Cadiz

Wir sind inzwischen um das Cabo San Vincente an der Algarveküste herumgeschippert und halten nun auf dem Magnetkompass den Kurs „Ost zu Süd“, was ca. 100 Grad entspricht. So erreichen wir das Mündungsgebiet des Rio Guadalquivir im Golf von Cadiz. Eine braune Brühe wälzt sich hier in das blaue Meer. An Backbord eine Steppenlandschaft, vorne am Strand noch eine alte Bunkerruine. An Steuerbord liegt Bonanza, allerdings nicht jene Ranch vom Fernsehen, sondern eine kleine Ortschaft. Mit Hilfe des vorgeschriebenen Lotsen geht es nun den Fluss aufwärts. Nicht nur die große Anzahl an Flamingos, sondern auch anscheinend wilde Rinder sowie die Verwilderung zeigt uns, dass ringsum ein großes Naturschutzgebiet ist. Gefischt bzw. geangelt wird aber dennoch überall. Wenn man bei so einer Revierfahrt am Ruder steht, bestimmt zwar der Lotse, wo's lang geht, aber man sieht doch eigentlich selbst, wo die roten und grünen Tonnen im Fahrwasser stehen. Bei der Fahrt in den Hafen bleibt die „Grüne“ immer an Steuerbord und somit die „Rote“ (bzw. Schwarze) an Backbord.

Sevilla

Bis rauf nach Sevilla sind es ca. 45 Seemeilen, und da wir natürlich nicht „voll Speed“ fahren können, dauert es etwa vier Stunden. Hinter Coria del Rio müssen wir auf unsere Festmacherstationen, denn es dauert nicht mehr lange bis zur Schleuse (laut Google ist dort eine, aber in meiner Erinnerung fehlt diese). Kurz dahinter versperrte eine Brücke die Weiterfahrt, direkt davor war dann unser Liegeplatz. Hinter den Kaianlagen der große Park Maria Luisa und der Spanische Platz. An Land erschienen alsbald jene "Waschfrauen", welche einem bei Bedarf an die Wäsche gingen. Da ist nicht nur eine zweideutige Aussage, sondern die waren tatsächlich auch für die Schmutzwäsche zuständig. Zudem kam ein Friseur an Bord, in diesem Fall wohl der "Barbier von Sevilla". Es ist ein ständiges Problem der Seeleute, sich irgendwo einen ordentlichen Haarschnitt verpassen zu lassen. Auf anderen Schiffen wird das oft mit einer radikalen Totalentfernung gelöst, und das nicht nur bei der Äquatortaufe. Oft müssen dann Verweigerer eine Runde zahlen. Auf meinem US-Seemanns-Ausweis bin ich auch mit Glatze abgebildet und sehe mit der Nummer vor der Brust original wie ein Sträfling aus.

Für Kultur, obwohl so nahe, war keine Zeit. Man denkt dabei auch, dass man noch öfters in diese Stadt kommt und somit noch genug Gelegenheit für Besichtigungen hat. Durch solche Irrtümer ist mir auch schon ein Pyramidenbesuch in Alexandria entgangen. Es gab auch genug Arbeit an Bord. Der Bärenkäfig musste versetzt werden. Kräne gab es hier keine, so dass mit eigenem Ladegeschirr gearbeitet werden musste. Dann die Lukenaufsicht, damit die Schauerleute nicht jene Ladung stehlen, welche wir selbst anzapfen wollten. Es mögen vermutlich zwei Tage gewesen sein, die wir dort verbrachten, dann ging es wieder den Guadalquivir runter. Ein Schiff lässt sich mit der Strömung fahrend natürlich wesentlich schlechter steuern, als gegenan. Man kann die Geschwindigkeit nicht einfach so weit steigern, dass endlich ein Druck auf das Ruderblatt kommt. Mir ist da noch ein leichter Kollisionskurs im Mündungsbereich in Erinnerung.

Gibraltar und Ceuta

Unser nächstes Ziel war nicht weit, ein englischer Hafen in Spanien. Selbst heute noch, im Jahr 2017, ist dieser Kolonialstatus von Gibraltar noch eine absurde Tatsache. Nach einem ganz kurzen Zwischenhalt in Algeciras verholten wir auf die andere Seite der Bucht und legten im Schatten des berühmten Felsens an. Hier am Süzipfel Europas war der Transport per LKW auf der Strasse zu Ende. Oft lohnte es sich nicht, dass ein Fahrzeug per Autofähre nach Ceuta übersetzte, so dass die Waren für Nordafrika von gerade anwesenden Schiffen mit diesem Ziel aufgenommen wurden. Hat ein Schiff - abgesehen von den spanischen Goldgaleonen - jemals eine wertvollere Ladung übernommen? Wir bekamen hier die Weihnachtsgeschenke einiger Botschaften in Tanger bzw. Algier an Bord. Das waren hauptsächlich diverse, kostspielige Getränke, auch Zigarren und dergleichen, also Dinge, auf die der Empfänger sicherlich nicht angewiesen war. Vermutlich wurde diese Ladung sogar in einen Deckslogger eingeschlossen, aber das war eine trügerische Sicherheit.



Hab ich eben noch über englische Enklaven in Spanien gespottet? Wir fuhren nun quer zum allgemeinen Schiffsverkehr über die Strasse von Gibraltar nach Ceuta, einer spanischen Exklave in Marokko. Es war auch der Kurs zahlreicher Fähren, welche die Kontinente miteinander verbanden. Schon damals gab es eine gesicherte Grenze um diese Stadt und Landzunge, aber der Zaun war nicht so hoch und es gab keine

afrikanischen Flüchtlinge. Man hatte dort wirklich das Gefühl, immer noch in Spanien zu sein. Mein Freund Charly wollte auf seinem Landgang einiges fotografieren und so gab ich ihm meine Voigtländer mit, welche ich damals in Panama zollfrei erworben hatte. So ist es ihm zu verdanken, dass ich einige Bilder von Ceuta einstellen kann. Ich selbst war zu oft bereit, wegen der zusätzlichen Überstunden die Nachtwache im Hafen zu übernehmen, und wenn man von abends 18 Uhr bis morgens 8 Uhr wach ist, reizt ein täglicher Landgang wenig.



(An dieser Stelle habe ich das Schreiben über meine Seefahrtszeit für ca. vier Jahre unterbrochen. Nun, am 22.03.2020, zwingt die Coronakrise ganz Deutschland (Europa) in die häusliche Quarantäne und ich schreibe trotz herrlichem Sonnenschein an meinen "Abenteuern" weiter.)

Tanger und Melilla



Anschließend ging es zum zweiten Hafen innerhalb der Straße von Gibraltar, und zwar zu jenem ver-ruchten und geheimnisvollen "Tanger", welches mir aus Abenteuer- und Spionageromanen be-kannt war. Schon beim Einlaufen wurden wir von einer alten Bekannten begrüßt. Die "Gorch Fock" lag dort am Pier und wir legten uns direkt dahinter. Als bald kam auch einer der dort ver-sammelten fliegenden Händler zu unserem Liege-platz rüber. Er hatte das übliche Ziegen-ledersortiment, Taschen, Sitzkissen und Kamel-sättel. Die deutschen Seekadetten warnten uns nun vor deren überhöhten Preisen und rieten uns zum radikalen Runterhandeln. Tja, es war zwar gut gemeint, aber es ist schon komisch, wenn das Ei der Henne das Leben erklärt.

Jetzt, im Jahr 2020, versuche ich mich an die Medina zu erinnern, aber bei den vielen nordafrikanischen Häfen kann ich einiges nicht mehr zuordnen. Es war dort vermutlich damals noch gefährlich, denn Marokko hatte kurz vorher noch einen Grenzkrieg mit Algerien und gegen die die Franzosen als ehemalige Besatzer hatten die auch was. Wir waren zwar keine, aber war das auch in den engen Gassen ersichtlich? Außerhalb der Altstadt war hier übrigens alles sehr französisch. Unser Landausflug dauerte nicht lange und eingekehrt sind wir nirgends.



Als nächstes ging es wieder ins Mittelmeer hinein, vorbei an Ceuta, und dann nach "Südost" zu dem Zipfel Cabo Viejo und Cabo de Tres Forcas. Von letzterem grüßte ein Leuchtturm, der irgendwie einer Moschee ähnelte. Jetzt nach Süden und zu einer weiteren Exklave Spaniens in Marokko, nach Melilla. Direkt über dem Hafen thronte eine alte Festungsanlage. Die Stadt war ähnlich wie Ceuta schöner, sauberer als die marokkanischen Häfen, zudem mit viel Blumenschmuck versehen.

Algerien

Von hier aus fuhren wir nach Algerien, vorbei an den Islas Chafarinas zu einem Hafen der damals Nemours hieß und heute nur unter dem Namen Ghazaouet zu finden ist. Schon kurz nach der Einfahrt hinter der Mole kam das kleine Festmacherboot und wollte unsere

Vorleine aufnehmen. Alles, was wir denen raus geben, müssen wir später wieder rein holen. Wir ließen die Leine durch unsere "Backenbremse" laufen und bremsten irgendwann mal kurz ab. Von unten kam darauf eine Schimpfkanonade, denn deren Fahrt zum Poller wurde relativ unsanft abgestoppt. Wo wir gerade bei den "Leinen" sind, möchte ich die obligatorischen "Rattenbleche" erwähnen, welche um jede Festmacherleine gelegt werden, damit die Ratten nicht darüber an Bord klettern können. Warum sollten die eigentlich nicht die Gangway benutzen? Bei einer nur kurzen Liegezeit war an einen Landgang nicht zu denken, zumal es hier auch nichts Besonderes gab.



Weiter an der algerischen Küste entlang, an den Iles Habibas vorbei und um das Cap Falcon herum nach Oran. Dieser Ort war mir aus zahlreichen Legionärsromanen bekannt, denn im Hinterland lag deren berühmte Garnison Sidi bel Abbes. Vom Westen kommend muss man erst mal an der langen Mole entlang fahren und dann mit einer harten Steuerbordwende hinter der Mole in den Hafen. Direkt vor uns lag auf einem Berg

die alte spanische Burg Fort Santa Cruz. Neben der normalen Nachtwache werden in vielen nordafrikanischen Häfen (auch anderswo) Einheimische als Landwache abgestellt. Hier war sowohl von denen als auch von uns besondere Aufmerksamkeit geboten, da immer wieder geflohene Legionäre versuchen, auf einem Schiff das Land zu verlassen. Blinde Passagiere hatte ich bisher nur in Angola erlebt, hier blieben wir verschont.



Und weiter ging es nach Osten an der algerischen Küste entlang, denn die dezimierten Weihnachtsgeschenke für diverse Botschaften sollten doch nach Algier gebracht werden, und endlich auch unsere zwei Bären, welche alles überlebt haben und hier in einen Zoo kamen. Diese Stadt lebte lange Zeit von der Piraterie und machte damit das Mittelmeer unsicher. Es gab damals einen berühmten Sklavenmarkt. Seit ca. zwei Jahren war

Algerien unabhängig von Frankreich geworden und man musste keine Bombenanschläge der OAS mehr befürchten.

Eine weiße Häuserfront umrahmte nahezu die ganze Bucht. Alle gleich hoch und unten mit Arkadenbögen versehen, einen so schönen Hafen hatte ich bisher nicht gesehen. Unser Liegeplatz war direkt vor der Casbah, einer weiteren berühmten Altstadt. Allerdings mutete alles französisch und recht modern an. Von der Straße am Hafen entlang ging es erst



mal eine lange Treppe rauf und von dort oben hatte man einen schönen Blick auf die Bucht und unseren "Dampfer". Durch das Stadtzentrum führte unser Spaziergang später wieder runter an die Wasserfront. Beim Rückweg fanden wir dort auch eine Art "Harem". Wir widerstanden alle dem aufdringlichen Werben und flohen zurück an Bord.

Mehdia

Mittelmeer ade, mit Westkurs geht es zur Straße von Gibraltar, wo man wie immer von Tümmlern (Delphinen) begleitet wird. Dort herrschen starke Strömungen, ein verdichteter Schiffsverkehr und zudem ein quer verlaufender Fährverkehr. Draußen auf dem Atlantik schwenken wir dann nach Backbord und fahren an der marokkanischen Küste entlang. Diese wird immer flacher und lange Sandstrände mehren sich. Die Einfahrt zu unserem nächsten Hafen ist die Flussmündung des Oued Sebou bei Mehdia. Allzu breit ist diese Einfahrt nicht und bei Wind und Strömung muss man sich geschickt "einfädeln". Natürlich wurde zuvor ein Lotse an Bord genommen.



Nur wenige Flussschleifen weiter, sind wir auch schon in Kenitra, wo die Kaianlage am Ufer entlang verläuft, dort machen wir fest. Es ist Dezember, aber hier schon ganz schön warm. Wir haben an Bord zwei schwimmende Plattformen, um außenbords auf der Wasserseite die Bordwand zu streichen. Das große Teil war eine rechteckige Wanne mit einem Riemen zum wriggen, das andere "Floß" bestand aus zwei Blechtönen mit einer Art Palette dazwischen. Mein Talent, einen geraden Strich zu ziehen, wurde scheinbar erkannt. Da auf dem Fluss eine Strömung herrschte, musste mein Miniteil noch mit Vor- und Achterleine auf Position gehalten werden. Charly hielt diesen akrobatischen Akt fotografisch fest, die Farbe am eigenen Leib wurde hernach wie gewohnt mit Verdünnung oder Diesel entfernt.

An den Adventsonntagen gab natürlich jeden Sonntag Buttercremetorte, Das mag eine Weile ja gut sein, aber irgendwann sehnt man sich nach den guten, alten "Panzerplatten". So ein Sonntag war auch hier und wir wollten mal wieder im Frischwasser schwimmen (nicht in diesem Fluss). Unser Frachtagent vermittelte uns das Hotel Mamora in der Stadt, welches einen Swimmingpool besaß. Dann organisierte er noch ein Taxi und wir zogen mit vier Mann los. Es war nur eine kurze Fahrt, gleich beim Rathaus war das Hotel und wir machten dem Taxifahrer klar, dass wir zurück laufen würden. Seine Entlohnung war vermutlich überzogen, aber für uns relativ günstig. Auch der Portier kassierte seine Dirham's, und dieses natürlich schwarz. Der Swimmingpool im Hinterhof war jetzt im Winter wenig gepflegt. Eine zarte Algenschicht zierte Boden und Wände. Für unseren Bedarf war das jedoch völlig ausreichend und wir nutzten ausgelassen das Sprungbrett und die nasse Erfrischung. Hotelgäste gab es scheinbar keine, zumindest machte sich niemand bemerkbar. Ich schätze mal, dass wir schon nach einer Stunde genug hatten und uns auf den ca. einen Kilometer Rückweg machten.

Nach Casablanca



Das Auslaufen fand bei stürmischem Wetter statt. War schon die kurze Revierfahrt durch den starken Seitenwind und ein nahezu leeres Schiff schwierig zu bewältigen, brachte die Flussmündung durch auflaufenden Wellengang uns erst recht ins Schleudern. Da ich hierbei einige Fotos machte, stand ich wohl nicht am Ruder, da musste ein anderer sehr auf Zack sein. Nachdem der Flusslotse uns verlassen hatte, nahmen wir

Kurs auf Casablanca. Wieder so ein berühmter Hafen, welchen man zumindest aus dem gleichnamigen Film kannte. Wie schon der Name sagt, sah man schon von weitem die weiße Kulisse der Stadt. Wie bei allen Küstenhäfen muss man auch hier erst mal hinter die schützende Mole fahren, um zu den eigentlichen Hafenbecken zu kommen. Die Stadt bzw. die Medina endete direkt am Hafen, wobei der Fischereihafen natürlich direkt an der Altstadt lag (ist auch in Hamburg so). Die Hauptstraße, eine Art Prachtboulevard, endete direkt am Hafen, so dass man zu Fuß leicht ins Zentrum kommen konnte. Man mag es heute nicht für möglich halten, aber damals war es einfach zu gefährlich, alleine in eine nordafrikanische Stadt zu gehen (schlechte Erfahrungen in Beirut). Unsere kleine Gruppe von drei Mann wanderte diesen Boulevard entlang, bis zu einer Stadtmauer. Eine hoher Turm, scheinbar keine Moschee, und ein maurischer Torbogen. Mit viel Mut gingen wir durch und landeten in einer Basarwelt bzw. im umtriebigen Markgeschehen. Die Händler witterten sofort reichlich Beute, aber wir machten kehrt und verließen im geordneten Rückzug das heiße Pflaster.

Unsere Liegezeit dauerte nur so lange, bis das ganze Schiff - auch an Deck – mit Orangenkisten beladen war. Die schmeckten süß und saftig und schließlich hilft Vitamin C auch gegen Skorbut. Nun ging es wieder Richtung Heimat mit verstärktem Querverkehr an der Straße von Gibraltar und etwas Sturm in der Biskaya. Die Decksorangen wurden dabei ein wenig eingesalzen, aber das schadete dem Inhalt nicht. Ich nutzte meine Freistunden nun hauptsächlich dem Studium aller seemännischen Fächer, sowie der Fertigstellung meiner Berichtshefte. Den "Ersten" (1. Offizier) bat ich um die Anmeldung zur Matrosenprüfung beim Seemannsamt Hamburg. Eine Bestätigung zum 23.12.1964 habe ich darauf hin erhalten.

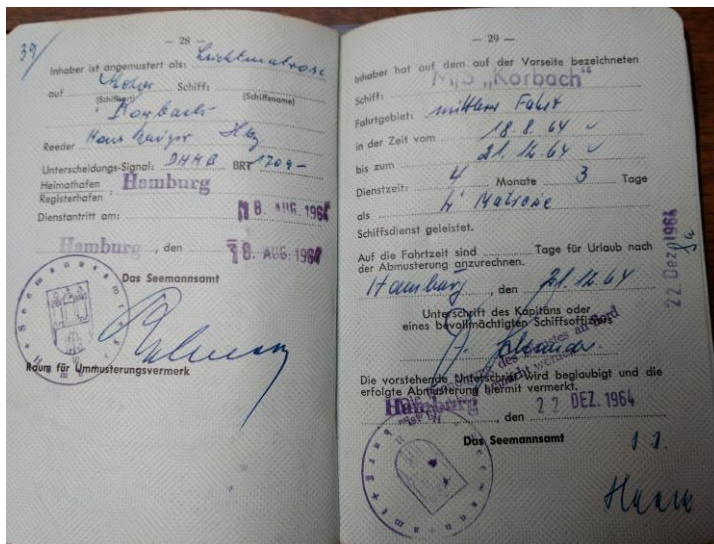
Portwein in Rotterdam

Rotterdam ist im Winter genau so unwirtlich wie Hamburg. Mit meinen früheren Schiffen legten wir immer in einem Hafenbecken an Backbordseite an. Das waren mal Lekhafen oder Mervehafen, vielleicht auch Vulkanhafen. Jetzt steuerten wir ein Becken gegenüber an, unsere Anlegestelle lag am Anfang des Maashafens in der Nähe des Tunnels. Da Weihnachten vor der Tür stand und ich noch keine Geschenke hatte, übernahm ich freiwillig die Nachtwache. Zur Geisterstunde nahm ich Taschenlampe, Korbflasche, Korkenzieher und Trichter, um mich damit in Luke 1 zu begeben. Wir erinnern uns, dass dort in Lissabon" der Portwein verstaubt wurde. In meine Korbflasche passten fünf Liter und es war ein langwieriges und feuchtes Unterfangen und natürlich plagte mich kurzzeitig das schlechte Gewissen. Dass irgendwelche Schauerleute diese Flaschen während ihrer Arbeit getrunken haben, könnte eine Erklärung für diesen Schwund gewesen sein. Am nächsten Morgen fragte mich Charly, wo ich denn in der Nacht gewesen war. Der Steuermann (1. Offz.) wäre nächstens von der Gangway gefallen und die Wasserschutzpolizei hätte ihn aus dem Wasser gefischt. Man konnte Charly nicht alles glauben.

Matrosenprüfung in Hamburg

Die Kündigungsfrist für Seeleute beträgt 48 Stunden, und da bekannt war, dass ich auf der "Korbach" nur meine Fahrtzeit voll machen wollte, kam meine Kündigung nicht überraschend. Charly wollte an Weihnachten auch zuhause sein und kündigte ebenfalls. Am 22.12. gingen wir in Hamburg von Bord, meine Korbflasche wir gut gepolstert im Seesack verpackt. Damals gab es zwar noch eine Zollkontrolle am Freihafen, aber zwei arme Seeleute waren unverdächtig. Wir quartierten uns im Seemannsheim in Altona ein und verbrachten den Rest des Abends auf St. Pauli, unter anderem auch in der Stammkneipe der "Korbachies". Ich musste für den nächsten Tag einen klaren Kopf behalten und blieb nicht lange, Charly kam etwas später nach. In der Nacht habe ich nicht gut geschlafen, das lag allerdings an der Umgebung und nicht am Prüfungsstress.

Obwohl man in alten Unterlagen nachlesen kann, dass diese Prüfung über zwei Tage geht, bin ich mir sicher, dass es bei mir nur ein Tag war, vielleicht wegen Weihnachten? Allerdings wurde zu meiner Zeit die Schwimmbefähigung schon vorab auf der Seemannsschule geprüft, und den Rettungsbootsmann-Schein hat man dort auch schon erhalten. Es wäre anzunehmen, dass die Prüfung wieder in der Seemannsschule in Finkenwerder war, aber ich erinnere mich mehr an ein Gebäude gegenüber den Landungsbrücken, kann aber darüber keine Informationen finden. Den Nachweis, dass ich für die Prüfung 22,- DM gezahlt habe, besitze ich noch. Meine Berichtshefte waren mit schönen Zeichnungen versehen, ein Querschnitt durch das Schiff mit Einzeichnung der CO2-Löschanlage. Das Feuerlöschwesen war ein Hauptfach, man musste wissen, wie der Rauchhelm funktioniert. Eine Weiterbildung bzw. Schulung gab es nur in meiner Moseszeit, also im ersten Lehrjahr. Es war recht unbeliebt bei den Offizieren, am Sonntagmorgen mit den Decksjungen und Jungleuten einen Unterricht ab zu halten. Tauwerksarbeiten und Drahtspleißen wurde mir auch schon damals bei gebracht. Lichterführung, Signalwesen, Segeltuch flicken und natürlich Knoten wurden geprüft.



Ich kann vorwegnehmen, dass ich die Prüfung bestanden habe und meinen Matrosenbrief beim nächsten Anheuern am 3.02.1965 abholt habe. Jetzt ging es allerdings erst mal mit Charly nach Köln, dort sollte ich bei ihm (seiner Freundin) nach einer Abschiedsparty übernachten. Das sah diese Dame allerdings ganz anders und machte ihm ein Theater. Er brachte mich noch zum Bahnhof, wo mein Seesack im Schließfach schlummerte, und ich wartete dann dort die halbe Nacht auf einen Zug nach Stuttgart.



Bernd Dangelmaier

Geboren 1945 in Kamenz und aufgewachsen in Stuttgart ging Bernd Dangelmaier mit 15 Jahren auf die Seemannsschule in Hamburg-Finkenwerder und dann als Moses hinaus in die weite Welt. Nach vier Jahren auf Schiffen im Mittelmeer, an den Küsten der USA, in der Karibik und vor Westafrika heuerte er im Sommer 1964 für vier Monate auf der „MS Korbach“ an. Fahrten als Vollmatrose folgten, bevor Bernd Dangelmaier als Fallschirmjäger zur Bundeswehr ging. Später arbeitete er als Programmierer und Systemanalytiker sowie als selbständiger Unternehmensberater. Bernd Dangelmaier ist verheiratet und hat je zwei Kinder und Enkel. Als Rentner arbeitet er heute als freier Redakteur und hat seine Erlebnisse als Seefahrer zu Papier gebracht und vor kurzem dem Korbacher Museum überlassen.

MS Korbach

Für den von der Meyer-Werft in Papenburg gebauten, 1679 BRT großen Stückgutfrachter der Hamburger Reederei Hans Krüger, der 1955 vom Stapel lief, übernahm die Stadt Korbach die Patenschaft. 15 Jahre lang pflegte die Stadt den Kontakt zur Besatzung ihres Patenschiffes, in Form von Bücherspenden, Briefen und Besuchen - und die Offiziersmesse schmückte ein Gemälde der Stadt Korbach. 1970 wurde die MS Korbach verkauft und fuhr seitdem als MS Patricia unter liberischer Flagge. Die Bordbibliothek übernahmen zwei andere Schiffe der Reederei Krüger und das Bild der Stadt fuhr fortan in der Messe des neu in Dienst gestellten Containerschiffs „Britta Krüger“ über die Weltmeere. Ein Modell des Frachters ist im Korbacher Museum ausgestellt. (W. Völcker-Janssen)

