

Auf grosser Fahrt in den Zwanziger Jahren: die Reiseerlebnisse des Kurt Duncker

Duncker, Kurt; Haupt, Karl-Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Duncker, K., & Haupt, K.-H. (1992). Auf grosser Fahrt in den Zwanziger Jahren: die Reiseerlebnisse des Kurt Duncker. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 15, 159-174. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52553-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

AUF GROSSER FAHRT IN DEN ZWANZIGER JAHREN

Die Reiseerlebnisse des Kurt Duncker †

VORGESTELLT VON KARL-HEINZ HAUPT

Mein Vater, Kurt Duncker, dessen Seefahrtserlebnisse nachstehend wiedergegeben werden, wurde am 15. Juni 1906 bei Ueckermünde geboren. Während seiner Kindheit zogen seine Eltern nach Prerow, einem Badeort auf der Halbinsel Darß. Dort bot sich ihm jedoch keine berufliche Perspektive, so daß er sich gezwungen sah, zur See zu fahren. Als Seemann schlug er die Deckslaufbahn ein und brachte es bis zum Quartermaster, wie der Rudergänger auf Passagierschiffen genannt wurde. Später fand er Gelegenheit, sich in der Brandbekämpfung auf Schiffen ausbilden zu lassen. Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges endete auch seine Seefahrtszeit, und er nahm Arbeit an Land an.

Wir hörten meinem Vater begeistert zu, wenn er von seiner Seefahrtszeit erzählte, was er sehr gerne tat. Oft gesellten sich Badegäste dazu, über deren Aufmerksamkeit er sich immer ganz besonders freute. Manchmal hielt er in seinen Erzählungen inne, um sich zu vergewissern, ob die Fachausdrücke der Seemannssprache auch verstanden wurden.

Zuhörer waren es auch, die meinen Vater aufforderten, seine Erlebnisse niederzuschreiben, wovon er zunächst nichts wissen wollte. In den Jahren 1983 bis 1984 schrieb er dann doch und schickte die fertigen Teilabschnitte an meine Schwester Irmgard nach Stralsund, die seine Aufzeichnungen mit der Schreibmaschine abschrieb. Weil sie die Berichte ungeordnet erhielt, mußten sie nachträglich in eine chronologische Reihenfolge gebracht werden.

Als Kurt Duncker sein Manuskript beendet hatte, erhielten alle Familienmitglieder – und damit auch ich – ein Exemplar zu Weihnachten übersandt. So gelangte es an das Deutsche Schiffsarchiv, wo ich als Schiffsmodellbauer und Restaurator beschäftigt bin.

Kurt Duncker starb am 14. September 1989 in Prerow. Ein Anker auf seinem Grabstein erinnert an seinen Seemannsberuf, wie es an der Küste immer noch Brauch ist.

Karl-Heinz Haupt

Meine Reiseerlebnisse

Am 8. August 1922 wurde ich auf dem Dampfer HALLE angemustert – als Junge – Moses in der Seemannssprache. Kaum war ich an Bord, da rief jemand »Moses!« Da ich diesen Ausdruck nicht kannte, nahm ich an, daß jemand mit Vornamen gerufen wurde, und lachte. Da kam ein stämmiger Matrose auf mich zu, und schon hatte ich eine Ohrfeige eingefangen. Das war mein »Einstand« an Bord.

Es gibt überhaupt viele eigenartige Ausdrücke an Bord, an die ich mich erst gewöhnen mußte. So bedeutet das Wort Back z.B. Tisch, Schüssel, und das Vorderschiff bis zum Steven heißt ebenfalls Back. Der Wohnraum – Logis. Die Schiffsglocke gibt die Uhrzeit an, jede halbe Stunde ein Schlag mehr. Eine halbe Stunde = 1 Glasen.

Zu meiner Arbeit als Moses gehörte es, das Geschirr abzuwaschen. Es stand jedoch nur ein Eimer zur Verfügung. Dieser diente ebenfalls dazu, das Essen (Suppe) zu holen, und der Eimer mußte immer peinlich sauber sein. Nun passierte es mir, daß ich abgewaschen hatte und auf dem Grund des Eimers eine silberne Gabel liegen geblieben war. Ich schüttete den Eimer mit dem Abwaschwasser über Bord, und die Gabel war weg. Hatte ich eine Angst!!! Wie viele Schläge würde ich bekommen? Am liebsten wäre ich über Bord gesprungen. Die Gabel gehörte dem Matrosen Hannes Mus. Ich ging zu ihm und erzählte, was mir passiert war. Da ich ihm gleich die Wahrheit gesagt hatte, bekam ich keine Prügel.

Wir fuhren die Australinie, d.h. die Schiffe fuhren zur Java-Küste und nach Australien. Es war Inflationszeit, und meine Heuer betrug 1000,- Mark. Das Geld war wertlos, man konnte dafür so gut wie nichts kaufen. Im Grunde arbeiteten wir Seeleute nur für Essen und Trinken.

Wir gingen in 3 Wachen. Von 0.00 bis 4.00 Uhr, von 4.00 bis 8.00 Uhr und von 8.00 bis 12.00 Uhr usw.

Auf diesen Schiffen herrschte das Faustrecht. Die stärksten Matrosen und Heizer hatten die Macht an Bord. Unsere Vorgesetzten waren die Steuerleute oder Maschinisten. Die Maschinisten durften sich jedoch kaum im Heizraum sehen lassen. Schlägereien waren an der Tagesordnung.

So war der 4. Steuermann für die Ausgabe der Verpflegung verantwortlich und wurde von uns »Speckschneider« genannt. So erlebte ich, daß der 1. Maschinist in den Proviantraum kam und forderte, daß die Butter in einem anderem Raum gelagert werden solle. Es kam zu einer heftigen Auseinandersetzung zwischen dem 4. Steuermann und dem 1. Maschinisten, die mit einer Schlägerei endete. Nun forderte der 1. Maschinist vom Kapitän, diesen Vorfall ins Schiffstagebuch einzutragen. Darauf kamen der Kapitän und der 4. Steuermann in Streit, und der endete ebenfalls mit einer Schlägerei. Da untersagte der Kapitän dem 4. Steuermann, weiterhin auf der Brücke Wache zu gehen, und die Proviantausgabe wurde dem Schiffsarzt übertragen.

Einen Matrosen mochte ich auf dieser Reise sehr gerne. Eines Tages überraschte ich ihn dabei, wie er einen Revolver aus einem hohlen Tischbein nahm. Als Schweigegeld bekam ich einen Schilling.

Als diese lange Reise von Hamburg nach Australien und zurück beendet war, musterte die ganze Besatzung ab. Nur ich blieb an Bord und wurde zum Leichtmatrosen befördert.

Die 2. Reise auf der HALLE ging nach Schweden, um Fußbodenbretter zu laden. Nach 5–6 Tagen Reisezeit fanden wir in einem Raum einen Werftarbeiter. Der Mann war bewußtlos, er hatte während dieser Tage nichts gegessen und getrunken. Später an der Java-Küste kaufte ein Matrose fünf Kakadus. Eines Tages blieb die Tür offen, und ein Kakadu entflog und stürzte im Hafenbecken ins Wasser. Obwohl es in diesen Gewässern viele Haie gab, sprang der Moses sofort hinterher und holte den Vogel aus dem Wasser. Die Schauerleute hörten auf zu arbeiten, bis der Junge wieder an Bord war.

Auf einer Fahrt nach Australien umkreiste eine ganze Zeit ein Albatros unser Schiff. Dann flog er wohl zu niedrig, prallte gegen die Funkantenne und fiel tot an Deck.

An der Java-Küste sahen wir einen großen Vogel, der unser Schiff umkreiste. Als es dunkel wurde, setzte er sich auf das Lampenbrett unserer Topplampe. Ein Matrose kletterte hoch, fing den Vogel ein und steckte ihn in einen Sack. Es war ein großer Raubvogel. Nun mußte der Zimmermann eine Kiste bauen, die ihm zur Unterkunft wurde. Der Matrose fütterte den Vogel mit Fleisch und bekam ihn in kurzer Zeit zahm. Wenn der Matrose mit seinem Vogel auf

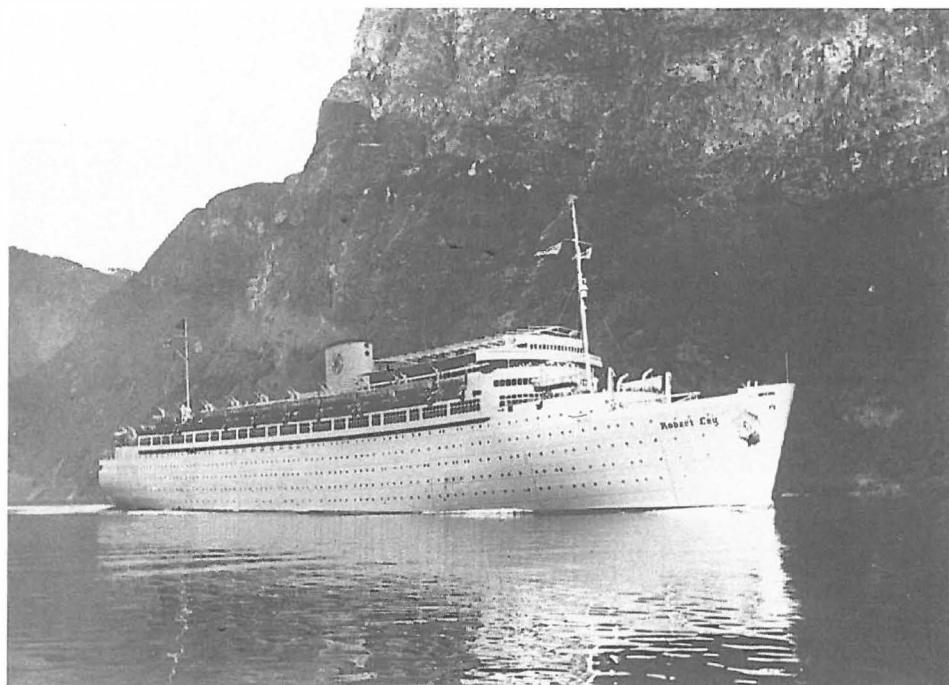


Abb. 1 Das KdF-Schiff ROBERT LEY im norwegischen Fjordland.

der Schulter zum Koch ging, gab es immer einen guten Happen. Abends ging der Matrose nun immer mit seinem Vogel auf der Schulter an Deck spazieren. Als wir in einem Hafen lagen (ich kann heute nach 62 Jahren nicht mehr sagen, wo es war), ging er wiederum mit dem Vogel an Deck. Zu seinem großen Erschrecken flog der Vogel auf die Pier, dort nahm ihn sofort ein Neger unter den Arm und verschwand im Gewühl des Hafens. Der Matrose lief sofort an Land, doch die Suche nach seinem Vogel blieb erfolglos.

So sah ich, der als Junge auch gerne geangelt hatte, einem Angler zu und erlebte, daß dieser eine Seeschlange angelte, ca. 60 bis 80 cm lang.

Auf der HALLE nahmen wir einmal zwei Schweine mit auf die Reise, um frisches Fleisch an Bord zu haben. An der Java-Küste wurde das erste Schwein geschlachtet. Nun bekamen die Mitschiffsgäste Leber und die Matrosen Gehacktes und Bratklops. Obwohl die Leber sowieso nicht für alle gereicht hätte, waren die Matrosen mit dieser Verteilung nicht einverstanden. Am Sonnabend darauf mußte ich die Schweinebucht reinigen. Das zweite Schwein wurde während dieser Zeit an Deck gelassen. Es war gegen 12.00 Uhr, als der 1. Offizier kam und befahl, das Schwein in die Bucht zu bringen und dann das Mittagessen einzunehmen. Das Schwein war jedoch nicht mehr da. Die anderen Matrosen hatten es in ihrem Zorn über Bord gejagt.

Im Vorderschiff gab es kein Frischwasser. Das Washwasser mußte vom Achterdeck, kochendes oder heißes Wasser aus der Kombüse (Küche) geholt werden.

Anfang Dezember 1922 liefen wir in Hamburg ein. Wir machten in der Werft »Blohm und Voß« fest. Da unser Schiff mit Kühlräumen ausgestattet werden sollte, waren Umbauten erforderlich.

In dieser Zeit wurde der 1. Offizier Müller abgelöst, der neue 1. Offizier hieß Demmin. Ich durfte vor Weihnachten ein paar Tage nach Hause fahren, mußte jedoch auf Anordnung dieses

neuen 1. Offiziers am 24. 12. 1922 wieder an Bord sein! Wie selten ist ein Schiff Weibnachten im Heimathafen – und dann dieser sinnlose Befehl. 1943 kam dieser ehemalige 1. Offizier als Kapitän in Urlaubsvertretung auf die ROBERT LEY. Ich hatte als Feuerschutzmeister in der Hauptzentrale auf der Brücke Dienst. Es muß so um 19.30 Uhr gewesen sein, als Herr Demmin zu mir kam und sich vorstellte. Ich entgegnete ihm, daß wir uns bereits kennen würden, und zwar von der unangenehmen Seite her. Der alte Ärger wallte in mir auf, und ich sparte nicht mit Worten, als ich ihm sagte, daß er die Schuld daran trage, daß ich Weibnachten auf dem Schiff sein mußte, was gar nicht notwendig gewesen wäre. Anfangs wollte er alles abstreiten und guckte nicht schlecht, als ich ihm sagte, daß er zum 4. Offizier hätte degradiert werden müssen. Ich konnte ihm jedoch die ganzen Zusammenhänge lückenlos aufzählen, so auch, wie der vorübergehende 1. Offizier Müller als Kapitän auf den Passagierdampfer MAGDALENA kam. Dies Schiff war auf weichen Grund aufgelaufen, dadurch gab es keine Erschütterungen. Von Hamburg kamen Schlepper, sie brachten das Schiff jedoch nicht runter. Nun kam Hilfe aus Amerika. Das Schiff wurde »flott« gemacht und in die Werft Blohm und Voß gebracht. Es wurde umgebaut, ein Schornstein entfernt und lief anschließend unter dem Namen IBERIA. Der Kapitän Müller wurde zum Inspektor befördert. Als ich dies alles erzählte, staunte Kapitän Demmin und meinte »Sie wissen ja gut Bescheid.«

Im weiteren Gespräch fragte ich nach seiner Familie. Ich kannte seine Frau, da sie auf der HALLE mit an Bord war. Nun erfuhr ich von ihm, daß der eine Sohn auf einem U-Boot stationiert und zur See geblieben war, der andere Sohn stürzte mit einem Flugzeug ab. So waren sie beide alleine.

Ein Heizerjunge hatte den Auftrag erhalten, zwei Eimer kochendes Wasser zu holen. Er stieg über den 40 bis 50 cm hohen Süll (Schwelle). Da er seine Schnürsenkel nicht zugemacht hatte, trat er darauf und stürzte. Dabei ergoß sich das kochende Wasser über seinen nackten Oberkörper. Mit schweren Brandverletzungen kam er ins Hospital (Krankenstation).

In Sydney/Australien luden wir Weizen. Ich besorgte mir – wie andere auch – einen Beutel voll. In Hamburg angekommen, wollte ich den Weizen zu Bekannten bringen, sie sollten ihn meiner Mutter schicken. Auf dem Weg vom Schiff in die Stadt ging anfangs alles gut. Als ich die Reeperbahn entlangging, hielt mich ein Polizist an und wollte mich mit zur Wache nehmen. Ich heulte und erzählte ihm, daß mein Vater im Krieg gefallen war und welch schwere Kindheit und Jugend ich hatte. Darauf hatte er Mitleid und ließ mich laufen. Damit hatte ich großes Glück. Bei einer Anzeige wäre mir sofort von der Reederei wegen Diebstahls gekündigt worden, und ich hätte kein Schiff wieder bekommen.

Der Matrose Radder bekam auf unserer acht Monate dauernden Reise Hamburg – Australien – Java – Hamburg keine Post. In Hamburg mußte ich die Briefe vom 1. Offizier holen, die im Heimathafen für uns angekommen waren. Radder hatte 20 Briefe von seiner Frau aus Rostock. Vielleicht hatte sie die Briefe nicht ausreichend frankiert, und sie waren durch die Post der Reederei zugeschickt worden. Nach dem 2. Weltkrieg – als ich bei der Baggerei in Rostock arbeitete – erfuhr ich, daß Radder in Warnemünde, Poststraße wohnte. Nach Feierabend besuchte ich ihn. Er konnte sich zuerst nicht an mich erinnern. Als ich ihm jedoch sagte, daß wir gemeinsam auf der HALLE gefahren waren, da erinnerte er sich, und nun wurden gemeinsame Erlebnisse ausgetauscht. Er hatte Glück und fuhr von 1923 bis zum Kriegsausbruch auf einem Fährschiff der Linie Warnemünde – Dänemark.

In der Arbeitslosenzeit fuhren Offiziere als Matrosen, es waren traurige Zeiten. So verließen viele Seeleute die Schiffe und blieben im Ausland. Im letzten Hafen, den wir in Australien anliefen, gingen auch von unserem Schiff vier Matrosen von Bord. Später traf ich einen dieser Matrosen in Hamburg in einem Tanzlokal.

Von unserem Kapitän erfuhren wir 1923 in Australien, daß die Inflation beendet sei und die Rentenmark eingeführt wurde.

Als Leichtmatrose bekam ich eine Heuer von 27,- Mark, die Matrosen erhielten 54,- Mark. Das Geld hatte nun wieder Wert, und wir konnten endlich etwas dafür kaufen. Später stieg die Heuer.

Am 8. 2. 1924 musterte ich auf der HALLE ab. Ich traf den Leichtmatrosen, mit dem ich als Junge zusammen gefahren war. Er gab mir den Tip, bei der Hamburg-Süd anzumustern. Da er auch ein Schiff suchte, gingen wir beide zum Kontor. Er kam auf die CAP POLONIO – ein 20 000 t-Schiff – und ich auf die alte SANTA FE. Dort hatten wir einen Matrosen an Bord, der sehr gut Zither spielen konnte. Er war Bayer. Unser Schiff fuhr den Amazonasstrom hoch bis Mamus. Dort gab es keine richtigen Hafenanlagen, und unsere SANTA FE wurde an Palmen festgemacht. Wir luden Edelhölzer, lange dicke Stämme und Paranüsse.

Der 1. Bootsmann dieses Schiffes kam aus meiner Heimat Wieck/Darß. Er war als junger Matrose von der Rah gefallen. Auf der untersten Rah stand gerade ein Matrose und hielt ihn geistesgegenwärtig fest. Wäre er an Deck gefallen, so hätte es für ihn den sicheren Tod bedeutet. Die Folge seines Sturzes war eine schiefe Schulter.

Der 2. Bootsmann aus Zingst (Raab war sein Name) war den Ersten Weltkrieg über in Spanien, da sein Schiff während des Kriegsausbruches in einem spanischen Hafen lag. In diesen Jahren hatte er sich in seiner Freizeit als Ringkämpfer betätigt.

Auf der langen Fahrt nach Südamerika fragten mich die Matrosen aus, ob ich schon mal betrunken gewesen wäre. Ich erwiderte, daß ich mir das nicht leisten könnte, da mein Vater im Krieg gefallen sei, und ich meiner Mutter mein ganzes Geld schicken würde. Nun ging es an Land. Von Bord aus hatten wir schon gesehen, daß wir direkt im Urwald angelegt hatten, und man hörte es auch am Geschrei der Affen und Papageien. Es gab dort einen kleinen Laden, wo auch Schnaps ausgeschenkt wurde. Dieser Schnaps nannte sich Kajaß und war so stark, daß er brannte, wenn man ein Streichholz daran hielt.

Nun machten mich die Matrosen so betrunken, daß ich weder gehen noch stehen konnte. Es war nur eine Knüppelleiter vorhanden, um auf's Schiff zu kommen. Kurz entschlossen wurde ich von den Matrosen wie eine Ladung ins Netz gelegt und an Bord gehievt. Dies hatte der 1. Offizier gesehen. Am anderen Tag ließ er mich aus Schikane bei sengender Sonne Eisenketten vom Achter- zum Vorderschiff schleppen. Da ich noch jung war, überstand ich diese Arbeit recht gut, zumal ich keine Kopfschmerzen hatte.

Als wir wieder in Hamburg waren und beim Mittagessen saßen, kam ein Mann an Bord und gab sich für einen Seemann aus. Er bat um ein Mittagessen (dies war so üblich), da er noch kein Schiff hatte. Er sagte, dies würde noch ca. 3 Wochen dauern. Beim Erzählen sprach er unseren jüngsten Matrosen an und meinte, sie wären schon zusammen gefahren. Unser Matrose verneinte dies. Doch, sagte der fremde Seemann, er wäre auf der SONTOR gewesen, wo sie gemeinsam Bügeleisen gestohlen hätten. Nun meinte unser Matrose, ja. Darauf wies sich der Mann als Mitarbeiter der Kriminalpolizei aus und nahm den Matrosen mit. Er war nach dem Diebstahl 2 Jahre auf ausländischen Schiffen gefahren, und dies war seine Fahrt in die Heimat. Kameraden waren inzwischen bei weiteren Diebstählen gefaßt worden und hatten auch ihn verraten. Wir Leichtmatrosen staunten nicht schlecht. Der 1. Offizier forderte einen anderen Matrosen an, um die Besatzung wieder vollständig zu haben.

Als ich auf der SANTA FE abmusterte, kam ich auf den Passagierdampfer ANTONIO DELFINO. Dies Schiff hatte 14000 t. Hier wurde ich zum Matrosen befördert. Danach fuhr ich auf dem 20000-t-Passagierdampfer CAP POLONIO, dort waren mehrere Darßer Seeleute an Bord. Auf diesem Schiff ging es recht lustig zu, und es wurde viel Spaß getrieben. Auch das Essen war gut an Bord. Ich war damals 19 Jahre alt und hatte, wie alle jungen Männer, immer Hunger.

Nachts bei der Deckwache hatte ich entdeckt, daß man vom obersten Deck durch das Oberlicht (Skylight genannt) in die Küche der 1. Klasse sehen konnte. Es führte eine eiserne Leiter

hinunter. Was lagen dort für herrliche Bratenstücke, gekochter Schinken und andere Delikatessen, die einem das Wasser im Mund zusammenlaufen ließen. Wir hatten die Wache von 0.00 bis 4.00 Uhr, und diese Zeit wurde von uns genutzt! Der Koch mag nicht schlecht gestaunt haben, doch es hatte für uns keine Folgen.

Unser Kapitän hieß Rolin. Sein Bruder fuhr auch als Kapitän bei der HAPAG auf der BADEN. Beide Kapitäne fuhren auf der Südamerika-Linie. Nun ereignete es sich, daß sich die Brüder auf halber Strecke trafen. Die BADEN fuhr nach Europa und unser Schiff nach Südamerika und hatte zehn »blinde« Passagiere aus Spanien an Bord. Durch Funkspruch verständigten sich die Kapitäne, und es wurde von der CAP POLONIO ein Boot ausgesetzt mit den blinden Passagieren, die Matrosen ruderten zur BADEN und übergaben die Männer. So waren sie bald wieder in ihrer Heimat Spanien.

An Bord hatten wir einen »Rüüberarbeiter« aus Buenos Aires mitgenommen. Dies waren Leute, die ausgewandert waren und wieder nach Deutschland wollten. Sie bekamen keine Heuer, arbeiteten an Bord und hatten die Überfahrt frei. Dieser Rüüberarbeiter verriet einen Matrosen. Eine Nacht vor dem Einlaufen in Hamburg haben ihn die Matrosen zusammengeschlagen als Rache für den Verrat. Er hatte dabei einige Zähne eingebüßt und war so arg zugerichtet, daß er ins Hospital mußte. In Hamburg wurde er mit dem Krankenwagen abgeholt.

Von der CAP POLONIO kam ich auf den 14 000-t-Passagierdampfer CAP NORTE. Ich hatte die Wache von 4.00 bis 8.00 Uhr mit dem 1. Bootsmann zusammen. Als Ladung hatten wir unter anderem einige Kisten mit Schlangen. Die Kisten waren nur mit einem Holzstift verschlossen. Nun waren einige dieser Schlangen aus ihren Kisten entwichen – wie, konnte keiner feststellen – und krochen an Deck umher. Ich lief zum Achterdeck, wo die Matrosen arbeiteten, und nun wurden gemeinsam die Schlangen wieder eingefangen. Eine Arbeit, die uns allen nicht behagte, wie sich jeder denken kann.

In Rio de Janeiro ging ein reiches Ehepaar von Bord, um seinen Urlaub in dieser Stadt zu verleben. Wir fuhren weiter nach Buenos Aires, löschten unsere Ladung und nahmen neue an Bord. Wir legten auf der Rückfahrt wieder in Rio an, und es kam ein Zinksarg an Bord zur Überführung nach Hamburg. Die Frau des reichen Mannes war an einer Fischvergiftung gestorben.

Auf dieser Reise sprang während unserer Wache von 4.00 bis 8.00 Uhr ein Mann über Bord. Es wurde erzählt, daß er nervenkrank war.

Ein Matrose »liebte« einen anderen Matrosen, und nachts wurde er dabei vom Bootsmann überrascht, der ihm sagte, er solle weiter seiner Arbeit nachgehen. Der Matrose sprang ebenfalls über Bord, und da es Nacht war, bemerkte es keiner. Als der Bootsmann sein Fehlen feststellte, wurde es sofort dem Kapitän gemeldet. Dieser ließ jedoch nicht mehr nach ihm suchen. Es ging weiter auf Kurs nach Südamerika.

Ich wäre nicht arbeitslos geworden, wenn ich bei der Reederei Hamburg-Süd geblieben wäre. Doch als junger Mann wollte ich die Welt sehen. Ich ging zur HAPAG und kam auf den Frachtdampfer CUBA.

Die Matrosen waren gerade beim Mittagessen, als ich mich meldete. Mich sprach ein Matrose an, der nur ein halbes Ohr hatte. Später erfuhr ich, daß er mit französischen Seeleuten in eine Schlägerei verwickelt war und sie ihm mit einem Messer das halbe Ohr abgeschnitten hatten. Dieser Matrose – ein Ostpreuße – war mit Vorsicht zu genießen, wenn er betrunken war. Unseren Zimmermann wollte er z.B. mit einer Axt erschlagen.

Wir lagen in Hamburg, hatten Kaffee getrunken und der Bootsmann sagte »törn tau«, d.h. ran an die Arbeit! Er sagte, daß der Moses nicht an Bord sei, wer die Arbeit für ihn übernehmen wolle. Ich meldete mich, denn es war nicht viel zu tun. Kammern und Messe fegen, Geschirr abwaschen, Mittagessen holen usw., das waren die Hauptaufgaben.

An diesem Tag gab es Suppe und Falschen Hasen mit Gemüse. Da junge Leute viel essen,

mußte ich Nachschlag holen. Unser eigentlicher Schiffskoch wurde während der Hafentiegezeit durch einen Koch von Land ersetzt. Dieser war recht faul und bequem. Er sagte zu mir, daß ich mir das Essen selber nehmen könne. Als ich die Sauce aus dem Kochtopf füllte, fischte ich eine Tabakspfeife mit heraus. Diese gehörte dem Koch, und er meinte nur »De Piep hew ick all lang söcht«.

Als ich die 2. Reise mit dem Frachtdampfer CUBA machte, liefen wir an einem Sonntag in Hamburg aus. Im Hafen durften ja keine Abfälle und Asche über Bord geworfen werden, so blieb dieser Unrat mittschiffs an Deck liegen und sollte in der Nordsee über Bord geworfen werden.

Nun sollte ich Schaufel und Besen holen, die sich auf dem Achterdeck in einer Luke befanden. Hier war vieles untergebracht – Ersatzleinen, Festmacherdraht und vieles mehr. Ich machte zwei Lukendeckel auf, damit etwas Licht in den Raum kam. Am Ende der Luke befand sich ein 1 m hoher Bordscher, darauf lagen viele Ballen Rapeltuch. Dies Rapeltuch diente dazu, die Ladungen von Säcken mit Kaffee, Zucker, Nüssen usw. zu markieren. Kam eine weitere Ladung von einer anderen Firma hinzu, wurde die bisherige Ladung mit diesem Rapeltuch abgedeckt und die neue Ladung darüber gestapelt.

Doch nun zu meinem Erlebnis zurück, ich wollte ja Schaufel und Besen holen. Am Ende des langen, schmalen Raumes war es recht dunkel, doch ich brauchte ja nur zugreifen, da alles an Bord seinen festen Platz hat. Also griff ich zu und zuckte sofort zurück, ich hatte etwas Lebendes angefaßt! Ich eilte sofort zum Bootsmann, er vermutete einen blinden Passagier, und es kam nicht nur einer, sondern gleich fünf Männer heraus. Diese wurden in Antwerpen an Land gebracht.

In Hamburg nahmen wir einen Zuchtbullen an Bord. Er war in einem Holzverschlag untergebracht. Ich übernahm freiwillig die Versorgung und Pflege des Tieres und brauchte dafür vormittags nicht an Deck zu arbeiten. Der Bulle wurde sehr zahm (wie meine Kuh, die ich Bali nannte). Nun liefen wir den Hafen von Tampico/Mexiko an, wo der Bulle an Land gebracht werden sollte. Wir waren beim Mittagessen, da kam der 1. Offizier zu mir und sagte, daß das Tier los sei. Es war folgendes passiert: Die Schauerleute hatten den Holzverschlag (Kiste) längs Deck gehievt, die Kiste überschlug sich, zerbrach, und der Bulle war frei. Dem Tier lief Blut aus der Nase, und es schnaufte wütend. Der Kapitän wollte den Bullen erschießen lassen. Der zukünftige Besitzer des Bullen – ein Farmer – stand mit seinem Lastwagen am Schiff und lamentierte. So fand ich die Situation an Deck vor. Das Tier tat mir leid. Ich holte den Eimer, aus dem ich den Bullen immer gefüttert hatte, füllte ihn mit Kartoffelschalen, und im Schutz der Winde ging ich nahe an das Tier heran. Als es den Eimer sah, ging es gleich darauf zu und fraß. Es gelang mir, ihm eine Leine um die Hörner zu legen. So war es gebändigt und konnte anschließend in einer Brok an Land gehievt werden.

Pfingsten lagen wir im Hafen von La Guaira im Norden Venezuelas und wollten eine Segelfahrt mit dem Arbeitsboot unternehmen. Alles wurde vorbereitet und klar gemacht. Das Boot ausgeräumt, auch die Raketenstöcke. Zum Glück blieb ein Besenstiel im Boot liegen, der später zu unserer Rettung beitrug. Da es ein Festtag war, nahmen wir Tee und Kuchen mit auf das Boot. Mit von der Partie waren der III. Offizier, zwei Offiziersanwärter (Matrosen) und ich. Gleich nach dem Mittagessen ging es los, und wir segelten bei günstigem Wind auf den Atlantik hinaus. Es war eine herrliche Fahrt. Als wir umkehren wollten, wurde es windstill, die Sonne ging unter, und es wurde schnell dunkel. Da es windstill war, kamen wir nicht mehr voran. Einen Dampfer erkannten wir an den Lichtern, er hatte aber einen anderen Kurs. Raketen abschießen, war unser erster Gedanke – die Raketenstöcke hatten wir aber ausgeräumt, sie lagen auf dem Bootsdeck unserer CUBA. So wurde der schon erwähnte Besenstiel gespalten und zurechtgemacht. Es funktionierte jedoch nicht, die Rakete flog nur 2 m hoch. Der nächste Stock wurde dünner geschnitzt, und nun klappte es, die Rakete flog hoch in den Himmel hinein. Die

Brückenbesatzung des Dampfers – ein Holländer – sah es, und das Schiff nahm Kurs auf uns. Wir wurden in Schlepp genommen und kamen wieder glücklich und wohlbehalten im Hafen an.

Mein nächstes Schiff war die GALICIA. Im Hafen von Antwerpen wurden wir bei Schneetreiben gerammt. Das Leck im Schiff lag aber so hoch über der Wasserfläche, daß wir weiter nach Hamburg fahren konnten. Es war 1929, und wir hatten – 24 °C, als wir in Hamburg einliefen.

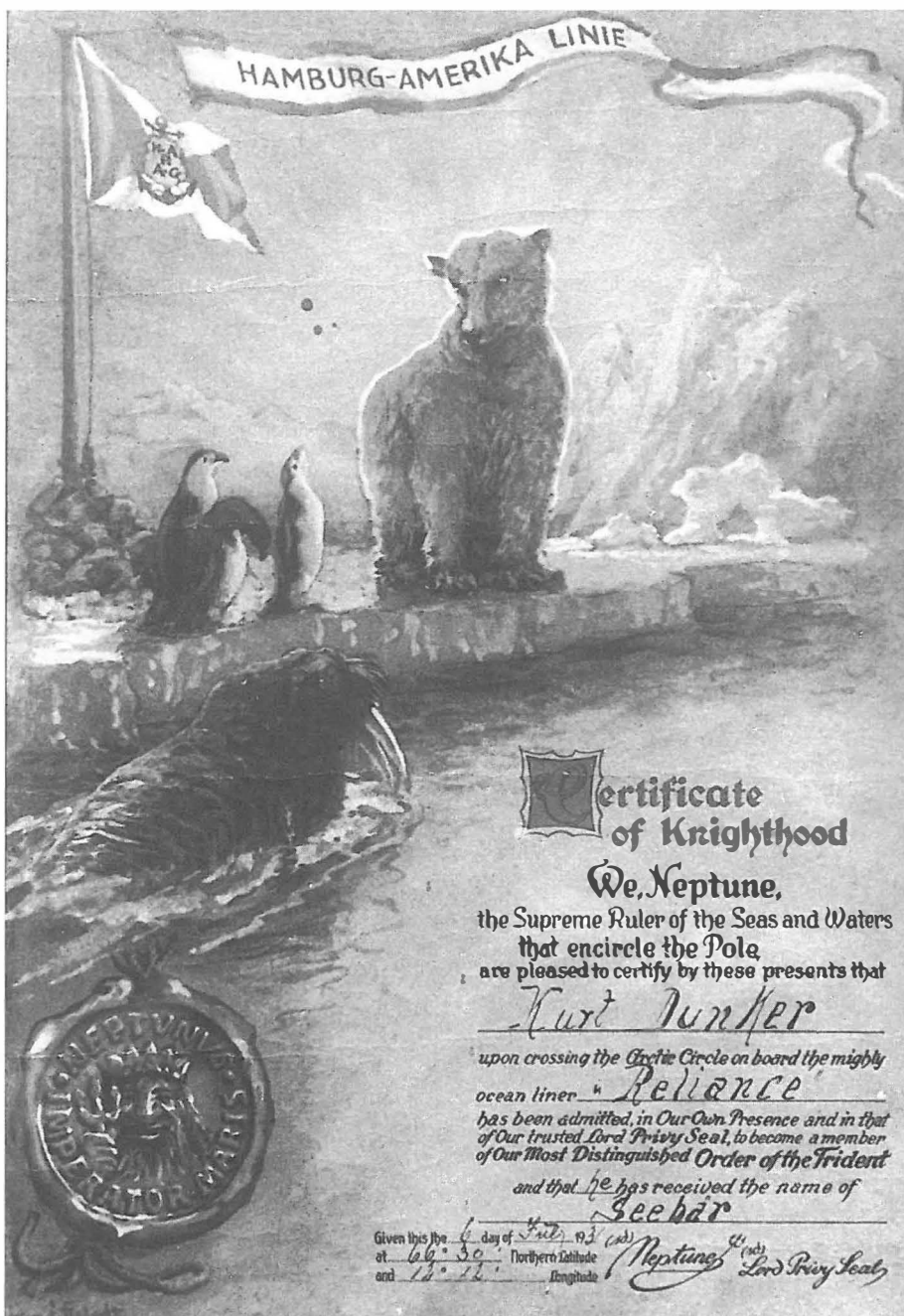
Die nächste Reise ging nach Tampico. Als wir dort im Hafen lagen, durften wir am Sonntag das Arbeitsboot nutzen, um einen Ausflug zu unternehmen. Essen und Trinken nahmen wir mit und ruderten mit ein paar Matrosen den Fluß herauf. Unterwegs legten wir an und gingen an Land. Wir kamen an einer Hütte vorbei, aus der ein Mexikaner kam und uns aufspanisch ansprach. Ein paar Brocken konnten wir auch, und so kam eine lustige Unterhaltung unter Zuhilfenahme von Händen und Füßen – wie man so sagt – zustande. Auf dem Gehöft stand ein gesatteltes Pferd, und der Mann bot uns an zu reiten. Einer von uns bestieg das Pferd und ritt um das Grundstück herum, das ging ganz gut. Es wollte jedoch keiner der nächste sein. So entschied ich mich, obwohl ich vom Reiten keine Ahnung hatte. Das Pferd nahm Kurs auf eine große Wiese, dahinter lag der Urwald, auf den das Pferd dann auch zusteuerte. Nun versuchte ich, es zum Umkehren zu bewegen, so wie es bei uns üblich ist. Ich zog an den Zügeln mal nach rechts – keine Reaktion, dann wieder links, das gleiche, und der Urwald war schon fast erreicht. Plötzlich bäumte sich das Pferd auf, und ich wäre fast aus dem Sattel gefallen. Dies hatte der Mexikaner gesehen und kam in Windeseile auf einem ungesattelten Pferd nachgeritten. Er ritt neben mir her und erklärte, wenn ich die Zügel nach rechts bzw. links über den Kopf des Pferdes werfe, nimmt es die gewünschte Richtung ein und die Zügel nach vorne über den Kopf des Pferdes bedeutet, daß es stehen bleiben soll. Nun klappte es auch, und es ging zurück. Vor dem Gehöft befand sich eine dichte Hecke. Das Pferd des Mexikaners sprang mit einem Satz darüber, mein Pferd sprang hinterher, und ich lag natürlich unten. Unter schallendem Gelächter wurde ich von meinen Kollegen empfangen.

Als die GALICIA wieder auslief, bekamen wir sehr schlechtes Wetter, zum Glück kam die See von vorne. Der Bootsmann, ein Matrose und ein Leichtmatrose wollten eine Leine bergen. Es kam ein schwerer Brecher über Bord, und die Seeleute wurden zu Boden geschleudert und erlitten Verletzungen. Dem Bootsmann waren mehrere Rippen gebrochen, der Matrose hatte eine große Platzwunde am Kopf, und der Leichtmatrose war in Draht eingeklemmt. Wären die Wellen von der Seite gekommen, hätte es alle drei über Bord gespült. Im englischen Kanal wurden wir dann fast von einem anderen Dampfer gerammt, der von der Seite (!) auf uns zukam. Der II. Offizier Henke war ins Kartenhaus gegangen. Als er zurückkam, schrie er nur »hart Steuerbord!« So konnte der Zusammenstoß im letzten Augenblick verhindert werden. Die Wache vom Bootsmann stand schon an den Rettungsbooten bereit, um alles zum Verlassen des Schiffes klar zu machen.

Dann fuhr ich auf dem Passagierdampfer RELIANCE. In den Häfen von Havanna und Nassau angelten wir Haie. Dies war ein besonderes Erlebnis für unsere Passagiere. Sie beteiligten sich dann auch daran, die großen Fische aus dem Wasser zu ziehen. Die Haie wurden anschließend so aufgehängt, daß sie von den Passagieren und uns fotografiert werden konnten.

Im Hafen von Havanna hatten zwei Kochmaaten die Uhrzeit des Auslaufens unseres Schiffes vergessen. Als sie im Hafen ankamen, war unser Schiff schon auf hoher See – Kurs New York. Ein anderer Passagierdampfer lief eine Stunde später in gleicher Richtung aus. Die beiden gingen auf dies Schiff und baten, bis New York mitgenommen zu werden. Dies klappte auch. Nach einiger Zeit überholte uns der andere Dampfer, und der Kapitän erhielt einen Funkspruch, daß seine Leute bei ihnen an Bord seien.

Die RELIANCE war ein 20000-BRT-Passagierdampfer, und meine ersten Reisen auf diesem



Schiff waren Westindienfahrten. Danach machte ich Nordlandreisen – New York – Spitzbergen, entlang der ganzen norwegischen Küste, die mich sehr beeindruckte. Wir kamen in die Ostsee und fuhren direkt an meiner Heimat – Darßler Ort – vorbei bis Leningrad, von dort nach Kopenhagen und dann in unseren Heimathafen Hamburg. Wir wurden abgemustert,

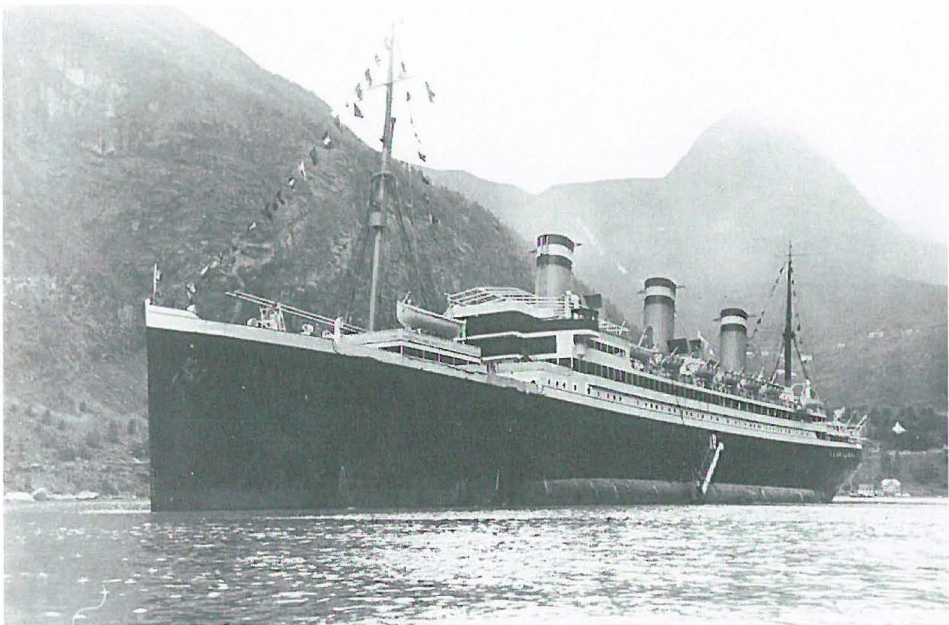


Abb. 3 Die RELIANCE im Geirangerfjord.

weil viele Schiffe aufgelegt wurden. So mußte ich ein paar Monate »stempeln« gehen. Den Winter über machten wir dann Westindienreisen. Auf der RELIANCE wurde ich zum Steuerer befördert und bekam monatlich 10,- Mark mehr Heuer und jährlich eine Treueprämie von 50,- Mark. Diese 50,- Mark Prämie bekamen alle Unteroffiziere (Deck und Maschine). Die Beförderung zum Steuerer hieß für mich Brückendienst.

Auf diesem Schiff passierte folgendes: Das Signal »Mann über Bord« (1x lang und 7x kurz mit der Dampfpfeife) wurde gegeben. Es wurden sofort fünf Rettungsringe über Bord geworfen, doch trotz eifrigen Ausschauens keiner gesehen. Nun fuhr das Schiff zurück und manövierte hin und her. Endlich, nach einer Stunde und 55 Minuten, wurde der Mann gesehen und konnte gerettet werden. Dieser junge Seemann hatte am Abend zuvor zuviel getrunken und bekam morgens den Befehl, zum Obersteward zu kommen. Seine Kollegen hatten ihn verraten, und vor Angst sprang er über Bord.

In New York nahmen wir einen jungen Seemann an Bord. Da er gut arbeitete, wurde er in Hamburg zum Matrosen befördert. Er muß jedoch wohl nervenkrank gewesen sein, denn eine Reise später, als wir in Hamburg ablegten und die Elbe 'runterfuhren, weckte ihn ein Matrose zum Dienst. Er sprang hoch und biß dem Matrosen ein Stück von der Nase ab und sprang anschließend über Bord. Nach kurzer Zeit war er gerettet und kam ins Hospital. Als der Mann von Bord ging, wurde er in Eisen gelegt (Handsellen), mit einem Motorboot in England an Land gebracht und den zuständigen Behörden übergeben.

Die erste Weltreise liefen wir südamerikanische Häfen an. Von dort ging es ums »Kap der guten Hoffnung«. (Da zwischen Italien und Äthiopien Krieg war, kamen wir nicht durch den Suez-Kanal.) Von dort ging es mit Kurs auf Ostasien – Bombay, Manila, Bangkok, China, Japan, Honolulu – weiter nach der Westküste Amerikas durch den Panama-Kanal über Havanna nach New York. Dann begannen die herrlichen Nordlandreisen. Im ganzen machte ich drei Weltreisen. Nach jeder 2. Weltreise folgte eine Nordlandreise. Die 1. von New York, die 2. von Hamburg aus.

Nach 10 Monaten musterte ich ab und blieb zwei Monate zu Hause. Dann ging es wieder nach Hamburg und von dort nach New York. Auf dieser Reise feierten wir Weihnachten vor Havanna.

Es muß ein Sommertag gewesen sein, als wir mit der RELIANCE in New York lagen. Gleich nach dem Mittagessen haben wir das Deck gewaschen. Nun erlebte ich etwas, was selten ein Seemann erlebt. Das damals größte und schnellste Schiff der Welt – die NORMANDIE – näherte sich dem Hafen. Viele kleine Segelboote fuhrn zur Begrüßung der NORMANDIE entgegen. Wie viele Schlepper das Schiff an den Liegeplatz bugsierten, weiß ich nicht mehr. Unsere Brücke war 24 m hoch über dem Wasserspiegel, so war von dort aus alles gut zu sehen. Am Achtermast der NORMANDIE war ein großer dreieckiger Wimpel befestigt, blau mit gold umrandet, und in Goldschrift in der Mitte des Wimpels der Name des Schiffes zu lesen. Mein Kollege und ich zogen am nächsten Tag unsere guten Uniformen an und gingen auf die NORMANDIE (ohne Uniformen wären wir wohl nicht an Bord gekommen). Als erstes fiel mir auf, daß die Wände in der 1. Klasse nicht mit Farbe gestrichen, sondern mit Seidentapeten bespannt waren. Die Stühle an Deck waren alle rot gestrichen. Die Brücke durften wir auch besichtigen, alles kam mir im Gegensatz zu unserem Schiff sehr groß vor. Auf der Vorderkante des Promenadendecks war ein Bild. Darauf war in Naturgröße ein Boot zu sehen, in dem drei Seeleute waren, ein Matrose stand bis zu den Knien im Wasser und umarmte eine Eingeborene, die halb nackt war. Die Augen der Seeleute sprachen für sich, ihr Leben spielte sich doch überwiegend zwischen Himmel und Wasser ab.

Ein Matrose fuhr später auf dem Australdampfer FREIBURG. Auf diesem Schiff war eine halbe Meuterei ausgebrochen. Als das Schiff nach Hamburg kam, wurde die ganze Besatzung verhaftet und von der Polizei von Bord gebracht. Der Matrose gab einem Polizisten eine Karte mit einer Nachricht an seine Frau und seine fünfjährige Tochter zur Beförderung mit. Der Polizist hat wohl vergessen, die Karte einzustecken, so blieb die Familie ohne Nachricht über seinen Verbleib. Als der Matrose (Wöbsell) nach der Untersuchungshaft nach Hause kam, nahm ihn die Nachbarin in Empfang und machte ihm die traurige Mitteilung, daß Frau und Kind bereits beerdigt waren. Seine Frau hatte den Gashahn aufgedreht. Als ich 20 Jahre alt war, besuchte ich ihn, er war wieder verheiratet. Ich wurde dort sehr gut und freundlich aufgenommen und zum Mittagessen eingeladen. Danach gingen wir zwei Stunden spazieren, und so erfuhr ich von seinem harten Schicksal. Er fuhr nicht mehr zur See, der Pastor hatte ihm an Land eine Arbeitsstelle besorgt.

Auf meiner 2. Weltreise fuhrn wir durch den Suez-Kanal. Da ich drei Jahre hintereinander diese langen Reisen von 10 Monaten machte, ging ich von Bord. Als ich zwei Tage zu Hause war, wurde ich verhaftet und verhört. Das Schiff RELIANCE war ausgebrannt, vermutlich Brandstiftung. Nun wurde der Täter gesucht, und da ich abgemustert hatte, gehörte ich zum Kreis der Verdächtigen. Ich konnte meine Unschuld beweisen.

Bei der HAPAG fuhrn keine Feuerwehreute, und der Brand auf der RELIANCE gab wohl den Anlaß, welche auszubilden. Es wurde ein Aufruf an Interessenten erlassen, ich meldete mich, und das war mein großes Glück. Doch zuvor noch einige Erlebnisse, die ich auf der RELIANCE hatte.

Auf unserer Westindienreise fuhrn wir von New York nach Havanna. Morgens gegen 8.00 Uhr bekamen wir die Meldung, daß ein Taifun in vier Stunden Havanna erreichen würde. Da wir im Hafen lagen und nichts auf einen Taifun hindeutete, nahmen wir die Sache noch nicht so tragisch. Der 1. Offizier ließ das Schiff mit noch mehr Leinen und Tauen an Land befestigen. Um 12.00 Uhr übernahm ich die Gangway-Wache. Eine halbe Stunde später brauste der Taifun über Havanna hinweg, es war die Hölle los. Der Poller, an dem unser Schiff mit den meisten Leinen befestigt war, brach ab, kurz danach brachen die Leinen des Vorderschiffes. Nun drehte das Schiff und nacheinander brachen auch alle Leinen des Achterschiffes.

Der Kapitän gab den Befehl, das Schiff in eine kleine Hafengebucht zu fahren. Dies klappte alles gut, und wir ließen beide Anker fallen. Nach einer Stunde war der Taifun vorüber, und es war völlig windstill. Das Schiff sollte in den Hafen zurück, und der erste Anker wurde gelichtet. Zu unserem großen Erstaunen sahen wir, daß am Anker eine kleine Lokomotive hing. Wir ließen den Anker so oft fallen und hievten ihn wieder hoch, bis sich die Lok vom Ankerflügel löste. Dies Manöver dauerte zwei Stunden. Nun wurde auch der 2. Anker gehievt, und wir konnten wieder auf unseren alten Liegeplatz fahren. Am nächsten Tag setzten wir unsere Westindien-Reise nach Haiti fort. In Haiti bekamen wir die berühmten Schlangenkämpfe zu sehen. Unsere weiteren Häfen waren Porto-Rio, Jamaika, Kingston usw.

Fünf Westindien-Reisen führten wir in einem Winterhalbjahr durch. Eine Reise dauerte ungefähr vier Wochen. Nach dem Winterhalbjahr folgte eine Nordlandreise. Dabei liefen wir auch Spitzbergen an. Wir fuhren von Norwegen bis Leningrad.

Die Passagierdampfer mußten ihren Gästen viel bieten. So hatten wir beispielsweise als besondere Attraktion eine Piratenhöhle an Bord. An einem bestimmten Tag nach der Mittagszeit von 12.00 bis 14.00 Uhr für die Passagiere 1. Kl. mußte ich die Piratenflagge auf dem Vordermast setzen. Als der Kapitän auf die Brücke kam und ins Ruderhaus ging, ertönte die Dampfpeife 3x lang. Nun kamen von beiden Seiten die Piraten auf die Brücke. Es waren junge Frauen und Mädchen (Passagiere) mit Säbeln in der Hand und nahmen den Kapitän gefangen. Er wurde in Eisen (Handschnellen) gelegt und in die Piratenhöhle gebracht. In dieser Höhle befand sich das Knochengerüst eines Menschen, an den Wänden hingen Totenköpfe, Beile und andere Mordwaffen. Nach zwei Stunden wurde die Piratenflagge eingezogen, und abends wurde ein großes Piratenfest gefeiert, bis in die späte Nacht hinein – allerdings nicht für die Besatzung!

Wir machten uns unseren Spaß daraus auf eigene Weise. Ein Matrose besorgte den Schlüssel für die Piratenhöhle, und um 22.00 Uhr trafen wir uns. Das Skelett wurde herausgeholt und vorsichtig an einer Ecke aufgebaut, um die der wachhabende Matrose kommen mußte. Wir versteckten uns in der Nähe. Es war fast dunkel, und schon hörten wir seine Schritte. Als er um die Ecke kam, stockte sein Schritt, und er lief aufschreiend davon. Unser Spaß war gelungen, und in Windeseile wurde das Skelett wieder an Ort und Stelle gebracht, bevor der wachhabende Offizier mit dem erschreckten Matrosen erschien.

In diesem Zusammenhang fällt mir ein, daß wir uns auf der CUBA auch einen gehörigen Spaß erlaubten: Auf der Reise nach Westindien war ich als Tagelöhner eingesetzt und arbeitete täglich von 7.00 bis 17.00 Uhr, davon eine halbe Stunde Frühstückspause, eine Stunde Mittag und eine halbe Stunde Kaffeepause. Wir waren schon zwei Monate von Hamburg fort, und es war an einem Sonnabend kurz vor 17.00 Uhr. Ich arbeitete mit einem Hamburger Matrosen zusammen, wir beide verstanden uns sehr gut. Nun kamen wir auf den Gedanken, ob es wohl zu schaffen wäre, die Ruderstange festzuhalten. Es wurde um eine Flasche Bier gewettet.

Die Ruderstange ging von der Brücke bis zur Rudermaschine. Wir waren junge, kräftige Leute, und es gelang uns, die Stange festzuhalten. Einer von uns guckte nach rechts und der andere nach links, ob auch keiner käme. Das Schiff kam vom Kurs ab und machte einen schönen Bogen. Mit einem Mal kam von oben (Bootsdeck) die Stimme unseres Kapitäns »nun laßt man die Ruderstange wieder los«. Bekamen wir einen Schreck! Am Montag früh, als wir zur Arbeit mußten, stand schon der 1. Offizier beim Bootsmann. Der 1. Offizier hieß Munkel, er sprach nun ein paar ernsthafte Worte mit uns. Als wir ihm erklärten, daß es sich um eine Wette gehandelt habe, war die Sache damit in Ordnung.

Meine schönsten Reisen machte ich auf der RELIANCE und bekam ein schönes Stück von der Welt zu sehen. Wir liefen ja die verschiedensten Häfen aller Erdteile an. In Ostasien, Japan und China gefiel es mir sehr gut, auch Haiti und Bombay mit den Hahnen- und Schlangenkämpfen. In Honolulu sahen wir den Wellenreitern zu. Dort wurde auch gerade zu dem Zeit-

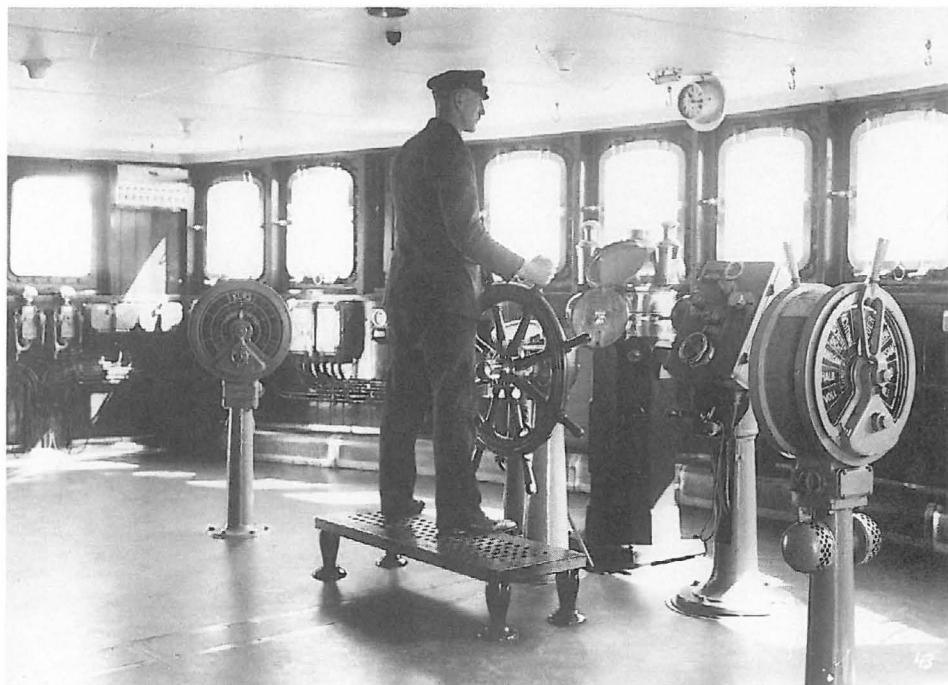


Abb. 4 Rudergänger auf der BREMEN in den 1930er Jahren. (Archiv DSM)

punkt unseres Aufenthaltes die Schönheitskönigin gekrönt. Die Krönung dauerte zwei Stunden und war herrlich anzusehen.

So manches hätte ich gerne auf diesen Reisen gekauft, doch es fehlte an den nötigen Devisen. In Ostasien kaufte man sehr billig, in Australien war wiederum alles sehr teuer. Hinzu kamen die Zollgebühren in Deutschland. So kostete ein großer Korbstuhl einen Dollar, und in Hamburg kam eine Zollgebühr von 2,50 Mark hinzu.

1939 kam ich auf die ROBERT LEY, einen 27000 t-Passagierdampfer. Auf diesem Schiff wurden Reisen »Kraft durch Freude« durchgeführt.

Wir lagen mit der ROBERT LEY im Hafen von Madeira. Ein Heizer war in seiner Freizeit an Land gewesen und kam betrunken zurück an Bord. An der Gangway fing er Streit mit den Fahrgästen an und wurde für sein Verhalten und zum Ausnüchtern eingesperrt. Ein Matrose stand vor der Tür. In diese Tür war kein Spion eingebaut, um nach dem Mann sehen zu können. Plötzlich schrie der Heizer »Feuer in der Zelle«. Danach drang auch Rauch aus den Türritzen. Darauf schlug der Matrose den Feuermelder ein. Wie ich schon schrieb, war ich Feuerlöschmeister auf diesem Schiff. Als wir zur Brandstelle kamen, brannte die Tür bereits, der Heizer war unter das in der Zelle befindliche Sofa gekrochen und schon bei unserem Eintreffen tot. Die Leiche wurde an Land gebracht und in Madeira beerdigt. Wie das Feuer in der Zelle entstanden war, konnten wir nicht ermitteln, sicher hatte der Heizer es in seiner Trunkenheit selbst gelegt.

Nach einem halben Jahr brach der Krieg aus. Da ich die Feuerwehrausbildung abgeschlossen hatte, gehörte ich zur Stammbesatzung und blieb an Bord. Der Rest der Besatzung wurde dienstverpflichtet.

Unser Schiff lag im Hafen von Pillau und wurde Wohnschiff für 2000 U-Boot-Schüler.

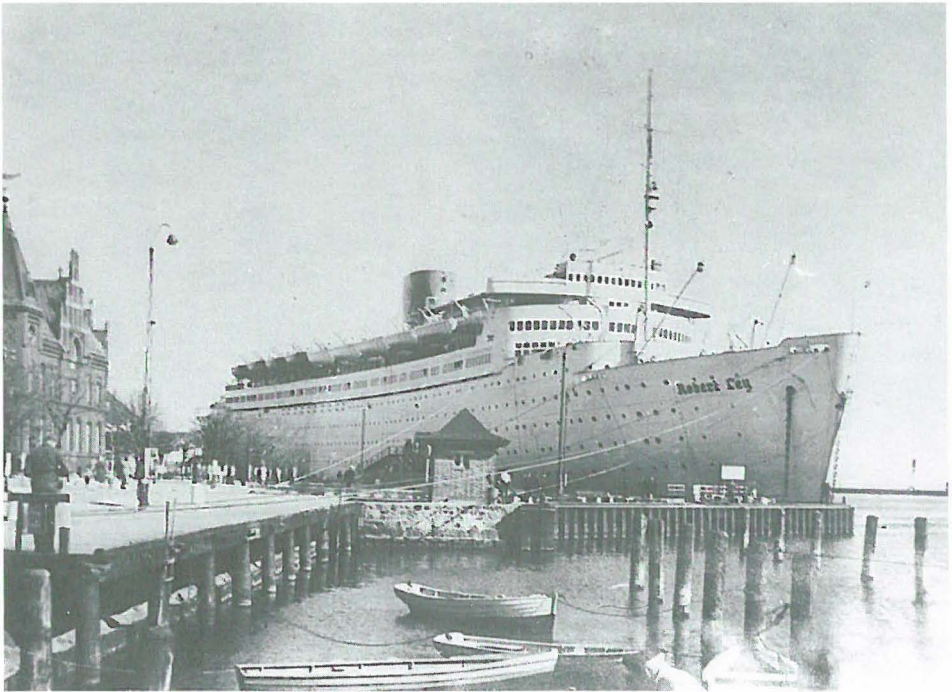


Abb. 5 ROBERT LEY im Hafen von Pillau.

Wir hatten dort einen Urlaubsanspruch von 2 x 16 Tage im Jahr. Da ich als einziger Feuerwehrmann zwei Kinder hatte, konnte ich Weihnachten Urlaub nehmen und nach Hause fahren.

Am 25.1.1945 lief unser Schiff mit über 1000 Flüchtlingen an Bord nach Swinemünde aus. Eines Nachts auf meinem Rundgang traf ich den Funker. Dieser erzählte mir, daß das 25000 t-Schiff – die GUSTLOFF – von einem Torpedo getroffen worden und gesunken wäre. Dies bedeutete U-Boote in der Ostsee. Nun gingen auch wir in Uniform schlafen.

In Swinemünde wurde unser Schiff nicht angenommen, es ging weiter in Richtung Warnemünde. Vor Darßer Ort lagen wir eine Nacht vor Anker – wie gerne wäre ich ausgestiegen! Auch in Warnemünde nahm man unser Schiff nicht an, und als nächster Hafen wurde Flensburg angelaufen. Dort befand sich eine U-Boot-Station, und aus diesem Grunde ging es weiter nach Hamburg.

In Pillau hatten wir in Ruhe gelebt und nicht viel vom Krieg zu sehen bekommen. Wie traurig sah es dagegen in Hamburg aus, zerstörte Häuser, ganze Wohnviertel lagen in Schutt und Asche.

In der Nacht vom 8. zum 9.3.1945 war Fliegeralarm, und wir mußten das Schiff verlassen und Bunker aufsuchen. Unser Schiff wurde von einer Bombe getroffen und stand in kurzer Zeit in Flammen. Bei Bekannten fand ich Unterkunft. Am 28.6.1945 wurde ich abgemustert.

Übersicht über die von mir gemachten Fahrten nach Angaben der Seefahrtsbücher

8. 8.1922 – 18. 7.1923 als Schiffsjunge auf HALLE
Niederlande – Indien – Hamburg – Australien; Heuer laut Tarif
19. 7.1923 – 8. 2.1924 als Leichtmatrose auf HALLE
Hamburg – Australien – Niederlande – Indien; Heuer laut Tarif
27. 2.1924 – 14. 6.1924 als Leichtmatrose auf SANTA FE
Hamburg – Ostküste Südamerika und zurück; Heuer 27 Mark pro Monat
19. 7.1924 – 21. 4.1925 als Leichtmatrose auf ANTONIO DELFINO
Hamburg – Buenos Aires und zurück; Heuer 42 Mark pro Monat;
11.2.1925 Beförderung zum Matrosen
25. 4.1925 – 20. 8.1925 als Matrose auf CAP POLONIO
Hamburg – Südamerika und zurück; Heuer 89 Mark pro Monat
21. 8.1925 – 19. 4.1926 als Matrose auf CAP POLONIO (neue Reise)
Hamburg – Südamerika und zurück; Heuer 89 Mark pro Monat
2. 9.1926 – 7. 7.1927 als Matrose auf CAP NORTE
Hamburg – Buenos Aires und zurück; Heuer 93 Mark pro Monat
2. 8.1927 – 10.10.1927 als Matrose auf ALEXANDRIA
Hamburg – Mittelmeer und zurück; Heuer 100 Mark pro Monat
- 14.11.1927 – 20. 2.1928 als Matrose auf CUBA
Hamburg – Westindien und zurück; Heuer 115 Mark pro Monat
21. 2.1928 – 5. 6.1928 als Matrose auf CUBA
Hamburg – Westindien und zurück; Heuer 115 Mark pro Monat
5. 7.1928 – 23.10.1928 als Matrose auf HAMBURG
Hamburg – New York und zurück; Heuer 115 Mark pro Monat
- 8.11.1928 – 8. 7.1929 als Matrose auf GALICIA
Hamburg – Westindien – Mexiko und zurück; Heuer 125 Mark pro Monat
8. 8.1929 – 20.11.1929 als Matrose auf RELIANCE
Hamburg – New York und zurück; Heuer 125 Mark pro Monat
6. 3.1930 – 25. 6.1930 als Matrose auf ARAGONIA
Hamburg – Südamerika Ostküste und zurück; Heuer 132 Mark pro Monat
- 27.11.1930 – 30. 4.1931 als Matrose auf RELIANCE
Hamburg – New York – Westindien und zurück; Heuer 132 Mark pro Monat
8. 6.1931 – 18. 9.1931 als Matrose auf RELIANCE
Hamburg – New York – Nordland und zurück; Zahlenangaben über die Heuer liegen nicht vor
19. 9.1931 – 30. 9.1931 als Matrose auf MILWAUKEE
New York – Hamburg
- 17.12.1931 – 19. 4.1932 als Matrose auf RELIANCE
New York – Westindien
20. 4.1932 – 16. 5.1932 als Matrose auf MILWAUKEE
New York – Hamburg

- 10.12.1932 – 29. 3.1933 als Matrose auf RELIANCE
New York – Westindien
24. 6.1933 – 13. 1.1934 als Steurer auf RELIANCE

Alle weiteren Angaben können nur noch aus meinem Gedächtnis entnommen werden, da mein letztes Seefahrtsbuch während eines Großbrandes auf der ROBERT LEY vernichtet wurde. Aus diesem Grunde liegen auch keine weiteren Angaben über genaue Routen und über die Heuer vor.

- 24.11.1936 – 16. 9.1937 als Steurer auf RELIANCE
15.11.1937 – 4. 8.1938 als Steurer auf RELIANCE
21. 3.1939 – 23. 6.1945 als Feuerwehrschatzmann auf ROBERT LEY

Mit diesen Zeilen möchte ich meinen Bericht über meine Erlebnisse während meiner Zeit auf See beenden. Ich hoffe, daß es Ihnen ein bißchen Freude bereitet hat, ihn zu lesen und verabschiede mich.

Ahoi!!!