



General Dufour in Lagos / Foto: Norman Hesketh

Gemäss Seemannskalender 2006 Monatsblatt April war ich also auf einem „legendären“ Schiff der „Kellerei“ tätig. Allerdings war dieses Schiff kein „SS“, sondern ein „MS“. Ein kleines Detail. Für Laien ohne Bedeutung.

49 Jahre sind es her, dass ich anlässlich meines Abverdienens zum Korporal der Schweizer Armee den Entschluss fasste etwas zu tun, das nicht unbedingt üblich schweizerisch ist.

Von Seefahrt keine Ahnung bewarb ich mich noch während meiner Militärdienstzeit bei Keller Shipping um einen Job auf einem Hochseeschiff.

Anscheinend waren damals Schweizer Seeleute gefragt, denn bald trudelte eine positive Antwort bei mir ein.

Allerdings nicht in meiner anvisierten Funktion als Elektriker, sondern als Carbonaio (Reiniger oder eben Kohlenschipper).

Mein „Berufswunsch“ zeigt auch auf, wie naiv man als Alpenländer ist in Sachen Seefahrt. Denn was soll ein in der Schweiz ausgebildeter Elektriker kurz nach der Lehrzeit in diesem Beruf auf einem Hochseeschiff mit Gleichspannungsversorgung suchen.

Nun also ein Elektriker wurde bei Keller nicht gesucht, dann halt Reiniger.

Eine Wundertüte war es allemal.

Nun galt es Nägel mit Köpfen zu machen.

Mitte November 1959 aus dem Abverdienen entlassen, brachte ich am 28. November 1959 meinen ganzen militärischen Plunder als Depot ins Zeughaus, in der Hoffnung den Aff, die Kopfwehgamelle (Helm) und die Bleispritze nicht mehr so bald anfassen zu müssen.

Das war auch der Zeitpunkt, wo ich meine Eltern in meine Pläne einweihen musste.

Eitel Freude herrschte da bei ihnen allerdings nicht, doch sie haben es akzeptiert.

Für meinen Vater war ich ja nun ein kleiner Exot, dessen Eskapaden er an seinem Stammtisch, vermutlich noch mit einigen Zugaben, publik machen konnte.  
Mich hat es nicht gestört.  
Gearbeitet habe ich dann nur noch auf Abruf, um jederzeit abdüsen zu können.  
Lange musste ich auch nicht auf das Aufgebot warten, mich am 31. Dezember 1959 im Hafen von Genua auf einem Schiff Namens „General Dufour“ zu melden.

Also nichts wie los nach Genua.  
Agent und Schiff problemlos gefunden.  
Kleiner Schock.  
Wollte ich doch unter anderem der Armee entfliehen, tauchte also schon wieder ein General auf...  
Es konnte losgehen.  
Den Seesack geschultert (man gab sich ja regelkonform ohne solch einen Bünzlikoffer) die Gangway hochgestiegen.  
Das Schiff wenn auch nur 123 m lang und etwa 18 m breit mit so verschiedenen „Tonnen“ wie BRT, NRT oder DWT.  
Für mich ein Gewaltsding.  
Höher als ein dreistöckiges Haus.  
Die Motorenleistung von 3750 PS war da schon eher verständlich.  
Bei der Geschwindigkeitsangabe 12.5 Kn. kam aber schon wieder das grosse Stottern, denn was haben Knöpfe (oder waren es Knoten?) mit Geschwindigkeit zu tun?  
Doch diese kleinen Fragen klärten sich später rasch auf, denn man wollte sich ja weiterbilden.

Ich dachte doch auf einem Schweizer Schiff angemustert zu haben.  
Doch oh Schreck oh Graus, die erste Begrüssung fand auf Italienisch statt.  
Immerhin hing hinten (später natürlich achtern) eine Schweizerflagge und unter dem Schiffsnamen war Basel als Heimathafen aufgepinselt.

Doch der erste Schweizer hat nicht lange auf sich warten lassen, erschien doch H.R. Bachmann († 21.05.06) der als 3. Deckoffizier auf dem General arbeitete. Seine Eltern und ein Bruder hatte ich schon in Zürich in einem anderen Zusammenhang kennen gelernt.  
Von den übrigen auf dem Schiff beschäftigten Schweizern weiss ich allerdings mit wenigen Ausnahmen die Namen nicht mehr.  
Es ist zu lange her und Nachforschungen meinerseits haben bis heute nichts gebracht.  
Der Versuch, Musterrollen aus jener Zeit zu bekommen.  
Fehlanzeige.  
Selbst an der Jubiläumsveranstaltung 60 Jahre Schweizer-Flagge auf Hochsee in Villnachern, an der ich an 2 Abenden anwesend war.  
Nichts.

Nun galt es schon bald meine neue „Wohnung“ , die sich jedoch bald als nur einige Quadratmeter grossen Verschlag entpuppte zu beziehen.  
Wie auf Schiffen üblich, waren 2 Betten übereinander angeordnet.  
Von meinem Mitbewohner wurde mir grosszügig der untere Sack (erstes Wort der Seemannssprache) überlassen. Den Grund seiner Grosszügigkeit erfuhr ich allerdings erst später als wir uns in wärmeren Gefilden aufhielten, denn im Januar war es auch in Genua recht frisch und man merkte dadurch erst später, dass sich die Kabine direkt über den Dampfkeseln befand, was bedeutete, dass man zeitweise nicht mit nackten Füßen auf dem Boden stehen konnte ohne beinahe Brandblasen zu bekommen.  
Eine Klimaanlage oder eine vernünftige Lüftung?  
Fehlanzeige.  
Eine im Bullauge eingehängte Windhutze (oder so genannt) und ein kleiner Ventilator brachte die stickige Luft später etwas in Bewegung, mit dem Resultat, dass einem am Morgen die Augen richtig zugeklebt waren.

Die hohen Temperaturen hatten auch eine recht schweisstreibende Wirkung, so dass mein lieber Mitbewohner nachts ständig schweisstropfenderweise auf sich aufmerksam machte.

Doch nicht jammern, denn ich habe ja mein Schicksal selbst gewählt.  
Aufgeben? Kommt nicht in Frage.

Doch das ist alles etwas vorgegriffen, denn in diesen warmen Gegenden befanden wir uns ja noch gar nicht.

Galt es sich doch noch zuerst beim Medico di Porto zu melden um eine halbe Velopumpe voll Impfungen verpasst zu bekommen. Was man da alles intus bekam weiss ich nicht mehr, es hat einem an den Schuss in den Rücken während der Rekrutenschule erinnert, doch überlebt hat man es.

Nach 7 Tagen Hafenaufenthalt hiess es erstmals Bengel hoch und ab ins offene Wasser.

Doch in diesen 7 Tagen kam doch einiges auf einem zu.

Nun hatte man den ersten Eindruck was Reiniger bedeutet:

Flurplatten figgen.

In die Bilge schlüpfen um auch diese blank zu putzen.

Die Frage drängt sich auf: Warum muss eine Bilge blank sein? Doch auch das hatte sicher einen Grund den eine Landratte eh nicht verstehen würde.

Dann war da noch das Farbe waschen (auf Malerdeutsch ablaugen mit Sodawasser).

Ja nur waschen, denn Pinsel schwingen durften damals erst Leute ab der Charge Motor-man.

Nach einer geruhsamen Fahrt zu einigen südfranzösischen und spanischen Häfen wie Marseille, Sète und Valencia folgte die Überfahrt zu einem neuen Kontinent.

Algier war das Ziel.

Doch vor Algier hatte ich noch etwas zu leiden.

Die Seekrankheit (eigentlich keine Krankheit sondern ein Zustand) hatte mich erwischt.

Doch folgsam wie ich nun einmal bin, habe ich die guten Ratschläge meiner Kameraden befolgt und nach dem ersten Fischfüttern nur noch trockenes Brot gegessen.

Siehe da, der Zustand (eben Seekrankheit) war nach einer halben Stunde zeitlebens abgehakt.

In Algier zeigte sich, dass die Welt doch nicht so friedlich war.

Neben uns lag ein französisches Kriegsschiff, das Munition gelöscht hat.

Na also gebrannt hat ja die Munition nicht.

Aber eben, ausladen heisst nun mal löschen.

So weit ich mich noch erinnern kann, hatten wir in der ersten Luke einige Tonnen Dynamit und dahinter Tomatenpüree als Ladung.

Wenn da ein Anschlag auf die Franzosen erfolgt wäre und sich unser Dynamit mit dem Tomatenpüree in der Luft vermischt hätte...

Wir hätten sicher ausgesehen wie ein Kindergarten mit Masern.

Doch an der Pier hat es nicht geknallt, dafür in meinem Kiefer.

Also ab zum Zahnarzt.

Diagnose: Ein Weisheitszahn muss raus.

Ich glaube, ich habe dem Herrgott gedankt, dass der Zahn raus musste und nicht gebohrt, denn die Bohrmaschine hatte Fussantrieb wie Mutters alte Nähmaschine.

Also eine kleine Spritze und raus damit.

Nachher dumme Birne.

Hafen gesucht.

Natürlich an falscher Adresse.

Mein super Französisch.

Schlussendlich Schiff beim Ablegen gefunden und mit einem Sprung auch noch erreicht.

Frechheit der Versuch ohne mich einfach abzuhaufen.

Wer hätte dann meine Arbeit gemacht?

Die hätten noch gemerkt, wie unentbehrlich ich gewesen wäre!!

In einem Gampf, das heisst in 4 Tage erreichten wir Las Palmas, wo wir jedoch nur 5 Stunden Aufenthalt hatten.

Hier wurden vor allem Lebensmittel eingekauft. Für mich lag ein kleiner Landgang drin, eben auch um einiges einzukaufen.

Kleidung für die wärmeren Temperaturen waren nötig und vor allem Maschinenschuhe ohne Gummisohlen, denn Gummisohlen waren wegen der Unfallgefahr verboten (welche Landratte weiss das schon) und als Statussymbol eine grosse Stabtaschenlampe.

In dieser Zeit ergab es sich auch, dass ich nun ein „vollwertiger“ Seemann bin (ich schwelle meine Brust) denn mein Seemannsbuch mit der Nr.988 wurde mir zugestellt.

In der Zwischenzeit habe ich natürlich auch das Schiff, das heisst vor allem den Maschinenraum erkundet. Ich weiss nun doch schon etwas Bescheid über unseren Hauptmotor, einem 4 Zylinder Westgard-Doxford. Ein seltsames Ungetüm mit 2 Kolben pro Zylinder. Der Explosionsraum lag in der Mitte der beiden Kolben, die sich also senkrecht aufeinander bewegten. Betrieben wurde das Wesen mit Dieselöl.

Mir wurde gesagt, dass diese englische Superkonstruktion die Chance von ca. 1 zu 1000 hätte verkehrt herum anzuspringen, also rück- statt vorwärts abzdüsen.

Scheinbar war das einmal in Neapel vorgekommen.

Nachher hätte die Pier und Kranen nicht mehr so ausgesehen wie vorher.

Auch das Leck beim General hätte mit etlichen Tonnen Beton aufgefüllt werden müssen, die dann in Frankreich in einer Werft wieder herausgebohrt wurden.

Doch wie gesagt, ich war da nicht dabei.

Seemannsgarn?

Ich weiss es nicht.

Doch ich finde die Geschichte gut.

Doch etwas zeigte sich später:

Da der General noch kein geschweisstes sondern ein genietetes Schiff war mussten wir öfters abgescherte Nieten durch eingeschlagene Holzzapfen (die immer vorrätig waren) ersetzen um kleine Wassereinbrüche abzudichten.

Vielleicht hätten die den Beton doch besser drin gelassen...

Alle anderen Gerätschaften wie Stromerzeugungsgenerator, Pumpen, Separatoren, Winden, Evaporatoren (zur Süsswasserherstellung) etc. wurden mit Dampf betrieben.

Als Notanschluss war nur noch ein kleiner Hilfsdiesel „Ansaldo“ mit angeschlossenem Generator vorhanden.

Das Ganze gab nun auch die Erklärung ab für die Fussbodenheizung und die eben schweisstreibende Umgebungstemperatur in der Kabine.

Es waren die 3 dampferzeugenden Boiler die das verursachten.

Da auf See nicht so viele Hilfsaggregate betrieben werden mussten genügte der mit den Motorabgasen betriebene Hilfsboiler.

Doch in dieser Zeit wartete eine neue Spezialität auf die Reiniger.

Das Ausschaben der Feuerbüchsen der Hauptboiler stand an.

Ein besonderer Schleck.

Fürs Erste musste der Boden der Feuerbüchsen mit Kistenbrettern ausgelegt werden um später darin knien zu können (mehr Platz hatte man nicht) denn die Flammrohre und die Seitenwände mussten von den unverbrannten, anhaftenden Ölrückständen befreit werden.

Da zeigte es sich, wie seriös die Heizer gearbeitet hatten.

Denn je dicker die Rückstände, je schlechter waren die Brenner eingestellt.

Doch lange waren die Einstellungen nie schlecht, denn sonst qualmte der Schlot und am Telefon brüllte irgendjemand von der Brücke, was für eine Pfeife diese Rauchzeichen verursache und dass man statt Rauch Dampf benötige.

Dass die Heizer mit wachen Sinnen ihre Arbeit tun mussten war auch sonst nötig.

Wenn an Deck mit den Winden voll gearbeitet wurde, kam schon mal Stress auf.

Dampfdruck kontrollieren.

Ja nicht zu hoch, denn sonst hätte der Kessel abgeblasen, was auch wieder ein Telefon von der Brücke bedeutet hätte.

Wasserstand der Boiler kontrollieren.

Bei zu tiefem Wasserstand bestand die Gefahr des Durchbrennens. Doch bei den vorhandenen Flammrohrkesseln war diese Gefahr nicht so gross wie bei einem Wasserrohrkessel. Bei zu tiefem Dampfdruck: Zuschalten eines weiteren Boilers oder auswechseln der Einspritzdüsen mit einem grösseren Durchmesser um mehr Pfupf zu erzeugen.

Für das Reinigen der Feuerbüchsen mussten wieder die dicken Winterkleider erhalten, denn nur diese schützten den Körper beim direkten Kontakt mit den Metallteilen vor der enormen Hitze.

Alleine durfte die Arbeit jedoch nicht ausgeführt werden.

Ein Mann musste vor dem Loch ständig auf der Lauer sein, falls einer beim schaben Kippe gemacht und Hilfe gebraucht hätte.

Lange hat man es in dem Loch ohnehin nicht ausgehalten, so nach 10 bis 15 Minuten war Schluss.

Dann musste Flüssiges durch die Gurgel gejagt werden, im Durchschnitt bis zu 3 Liter eisgekühltes Wasser oder Tee. Pro Stunde versteht sich.

Mit diesem Eiswassererzeuger hatte es etwas auf sich.

Ein Motorman hatte mal die glanzvolle Idee den Kübel statt mit Frischwasser mit etwas Zitronenwasser zu füllen.

Er wusste nicht, dass die Kühlschlange aus Kupfer bestand und er mit Grünspan angereichertes Wasser soff. Die Folgen traten schrecklich hinten aus (näheres im Gedicht „Der Hecht“ von Christian Morgenstern), doch ohne bleibenden Schaden.

### **Der Hecht**

Ein Hecht, vom heiligen Anton  
bekehrt, beschloss, samt Frau und Sohn,  
am vegetarischen Gedanken  
moralisch sich emporzuranken.

Er aß seit jenem nur noch dies:  
Seegras, Seerose und Seegriß.  
Doch Griß, Gras, Rose floss, o Graus,  
entsetzlich wieder hinten aus.

Der ganze Teich ward angesteckt.  
Fünfhundert Fische sind verreckt.  
Doch Sankt Anton, gerufen eilig,  
sprach nichts als: "Heilig! heilig! heilig!"

Doch nun möchte ich den kleinen Maschinenraumabstecher abschliessen und versuchen mich noch einige allgemeine Sachen zu erinnern.

Dass die Begrüssungssprache Italienisch war habe ich bereits erwähnt.

Da praktisch alle Vorgesetzten auf Deck und in der Maschine Italiener waren ergab sich diese Sprache nun auch als Bordsprache.

Zum Glück waren praktisch alle unteren Chargen in der Maschine mit Schweizern besetzt, so dass wenigstens in diesem Departement eine kleine Oase entstand.

Und diese Oase war nötig, denn sonst wäre man zum Rassisten geworden (das ist man nicht, das wird man).

Nur die Italiener waren manchmal nicht einverstanden, wenn wir uns auf Deutsch unterhielten. Dann mussten wir ihnen halt wieder einmal plausibel machen, dass achtern eine Schweizerflagge hängt und wir uns auf Schweizerboden befänden.

Wenn dies nichts nutzte flogen halt mal die Schweizerfäuste und dagegen hatten unsere Kameraden aus dem tiefen Süden auch mit gezückten Messern und Gabeln keine Chance. Dies alles könnte unser damaliger Chief Eng. Gibel Ernst bezeugen, war er doch oft Schiedsrichter und stolz auf seine schlagkräftige Maschinenmannschaft...!

Dass wir Schweizer etwas in der Unterzahl waren merkten wir auch an der Verpflegung, war sie doch total auf Italien ausgerichtet. Ich kann noch heute keine Tomatensauce mehr ansehen geschweige denn essen.

Unvergessen sind auch die auf dem ölbetriebenen Kochherd ohne Bratpfanne (auf der heissen Eisenplatte) gebratenen „bistecca all ferra“. Dank der Dieselölaugen im Teller konnten sie ihre Machart nicht verleugnen.

Bei der Minestrone ergab es sich auch öfters, dass man sich beim Fischen glaubte. Doch die kleinen Mädlein wurden nichtssagend an den Tellerrand spediert oder einfach übersehen.

Verhungert bin ich nicht, obwohl ich diese proteinhaltige Zugabe eben nicht verspeist habe.

In der dienstfreien Zeit labte man sich auch mal an einem oder mehreren Forst-Bierchen.

Gegen den Hunger gab es auch noch eine Abwechslung.

In Kumasi (Ghana) hatte es einen Schweizermetzger und der machte die besten Cervelats der ganzen nördlichen Halbkugel ausserhalb der Schweiz (wir waren ja noch nicht südlich).

Es bedurfte jeweils nur ein Telegramm und bei der nächsten Ankunft in Accra standen die Würste bereit und die wurden auf alle Arten zubereitet.

Von der Grillwurst über den Wurstsalat bis zur Faustwurst.

Um diese feinen Würste auch stilgerecht essen zu können, wurde jeder der einen Heimatbesuch machte verpflichtet einige Tuben vom scharfen Thomysenf mitzubringen wenn er wieder zurückkam.

Diese Heimatbesuche waren nicht selten, war es doch von Genua bis in die Schweiz nur ein Katzensprung.

Doch was macht man mit einem, der lediglich auf die rote Tube geschaut hat und daher prompt mit Tomatenpüree angetauscht kam. Nun für den Spott war gesorgt.

Dass diese Grillabende jeweils in richtige Schweizerabende mutierten versteht sich von selbst. Das heisst so richtige 1. Auguststimmungen mit alten Schweizerliedern und so kamen auf (ein anderer hätte gesagt Heimwehabend).

Was uns weiter vor dem Hungertod schützte waren die vielen Früchte.

Die feinsten Bananen, vollreife Ananas und Andere. Ein ganzer Strunk Bananen kostete das beliebteste Tauschmittel 1 Packung amerikanische Zigaretten (für uns 50 Rappen). Das Pech war nur, dass die verfluchten Negerschwengel immer zur gleichen Zeit reif wurden.

Doch nun zu etwas anderem.

Zu jener Zeit war nach Westafrika zu fahren wirklich noch etwas Besonderes.

Die meisten Destinationen die wir anliefen hatten keine eigentlichen Häfen.

Man lag im Bach draussen mit gesenktem Anker auf Reede und harrte der Dinge die da kommen mussten.

Und die Dinge die kamen in Form von grossen Einbäumen, die von mit verschiedenen farbigen Paddeln bewehrten Schwarzen fortbewegt wurden.

Die verschieden farbigen Paddel brauchte es um die verschiedenen Bootsbetreiber zu unterscheiden, denn das ganze wurde im Akkord betrieben.

Das heisst jede Fahrt eine kleine Regatta.

Mit diesen kleinen Booten wurde die Stückgutfracht gelöscht oder geladen. Wenn 1 Boot nicht reichte, wurden 2 oder mehrer Boote zusammengebunden und verplankt.

Es wurde erzählt, dass ganze Lastwagen und Lokomotiven im Bach lägen weil die Tragkraft der Einbäume nicht ausreichte oder die Dünung zu stark war.

Bedingt durch diese umständliche Art des Löschens und Ladens wurde die Crew jeweils in Freetown (Sierra Leone) mit einer ca. 30 Köpfigen Negercrew (ich kenne kein anderes, heute zulässiges Wort) ergänzt.

Die bezogen ihr Domizil auf Deck mit ihrer ganzen mitgebrachten Infrastruktur.

Angefangen von Zelten und einer mobilen Küche bis zum weiss ich nicht mehr.

Allen voran war ein Vormann als Verbindungsglied zwischen Schiffs- und der Negercrew.

Dabei war auch ein für uns sehr wichtiger Mann, der Waschman.

An einen Waschman erinnere ich mich noch ganz genau.

Ein relativ junger Typ (Farbige lassen sich schlecht schätzen), mit spitz zugeschliffenen Frontzähnen und einem breiten Lachen. (Die Legende besagte, er stamme von Kannibalen ab).

Dieser Mann war sehr geschätzt bei uns.

Nach der Abgabe von einem Stück Kernseife und vielleicht 2-3 Dollar wurde die ganze Wäsche auf dem weiteren Verlauf der Reise bis wieder zurück nach Freetown gewaschen und wenn nötig gebügelt.

Und das alles mit einem fröhlichen Grinsen oder Gesang.

Verpflegt haben sich die Leute aus der eigenen, auf Deck aufgestellten Küche.

Die Menüfolge bestand darin, dass es am ersten Tag Fischschwänze mit Reis und am zweiten Tag Reis mit Fischköpfen gab.

Als einzige Abwechslung gab es jeweils die Resten der Bordküche, respektive was aus der Messe zurück kam.

Das Fatale war nur, dass zuerst die Minestrone, dann die Teigwaren, dann das Fleisch und zuletzt vielleicht noch das Apfelmus oder Salat in einen Kübel geschüttet wurden.

Dieser Viergänger wurde dann serviert, gegessen und auch verdankt.

Brrrr... Lieber Seekrank.

Bei unserer Verpflegung wurde doch noch diese und jene alte Seemannstradition aufrechterhalten:

So zum Beispiel, dass am Donnerstag und Sonntag nach dem Mittagessen noch eine kleine Süßigkeit (Dolce) serviert wurde.

Doch das ganze hatte einen Haken. Wenn man diesen kleinen Dessert anstatt zu essen in den Kühlschrank stellte um in nach der Arbeit noch zu vertilgen, war er meistens schon gegessen wenn man von der Wache kam.

Also was tun?

Selbst ist der Mann.

Als eines Tages schön mit Creme bestrichene Guetzli gereicht wurden, war der Tag des Angriffs da.

Flugs das Guetzli aufgeschnitten, ausgehöhlt und mit Sambal (arschscharfe Pfefferschotenpaste) gefüllt, aussen wieder schön verstrichen und ab in den Frigor.

Der Erfolg war durchschlagend als man einen lieben Mitbürger aus dem südlichen Nachbarland mit herausgestreckter Zunge nach Wasser schreien hörte.

Nachher war Ruhe im Land.

Auch in der Maschine hatten wir es mit der Nostalgie, denn die Zeit und der Wachwechsel wurde noch mit Glasen angezeigt. Als „Glocke“ diente allerdings eine abgesägte Sauerstoff- oder war es eine Gasflasche.

Doch der Ton war so schön.

Auch andere Sachen störten uns Schweizer an den lieben Mitgenossen.

Wir mussten uns für eine Stelle in der Maschine über eine abgeschlossene Berufslehre in einem metallverarbeitenden Beruf ausweisen.

Doch hatten wir Vorgesetzte, die Sachen verlangten mit denen man einen 1-Jahresstift in der Schweiz zum Teufel gejagt hätte.

Nur als Beispiel:

Die am Boden festgeschraubten Stühle in der Mannschaftsmesse hatten die Schwachstelle unter der drehbaren Sitzfläche. Dort war scheinbar die Sollbruchstelle. Das Ganze bestand aus 2 verschiedenen Metallen. Buntmetall und Stahl. Dass diese beiden Teile schlecht miteinander verbunden waren, dafür konnte niemand etwas.

Doch das musste ja besser gemacht werden.

Unser 2.Ing. fand das sollte man schweissen und zwar elektrisch.

Also folgte der Auftrag: Schweissgöppel bereitstellen mit den nötigen Elektroden!!!

Da das ja eine äusserst heikle Arbeit war wurde sie von diesem Spezialisten (mit Chef-Patent) gleich selbst in Angriff genommen.

Nun hatte er aber das Gefühl man wolle ihn verarschen und hätte ihm die falschem Elektroden gegeben weil es ganz arg zischte und spritze.

Nachdem der ganze Sitz am Arsch war, hat er den Auftrag zurückgegeben und die weiteren Stücke wurden dann hartgelötet wie es Brauch ist.

Auch unser kleiner Hilfsgenerator „Ansaldo“ hat sein Ableben einem dieser Spezialisten zu verdanken.

Nachdem er endlich wieder einmal zu einem Probelauf gestartet wurde merkte einer dieser Künstler, dass er das Kühlwasserventil nicht geöffnet hatte, also flugs den Hahn geöffnet und das kalte Seewasser in den Zylinderkopf gelassen.

Der gusseiserne Zylinderkopf hat es mit einem Knall verdankt und aus war die Sache.

Oder das Ding mit der Hauptmaschine:

Ort Marseille:

An der Hauptmaschine waren grössere Arbeiten angesagt. Kolbenziehen, Pleuellager neu einschaben etc.

Alles gut abgelaufen.

Dann Ausfahrt.

Während dem Manöver Alarm: Öldruckabfall, verschmutzter Filter wechseln und reinigen.

Nach einigen Minuten Alarm: Öldruckabfall, verschmutzter Filter wechseln und reinigen.

Analyse des Ölfilterschmutzes = Holz!!!

Mit Mühe Hafen verlassen.

Maschine Stopp.

Bengel (Anker) runter.

Kontrolle im Kurbelwellengehäuse:

Der vergessenen Gerüstladen hat sich in Kleinholz aufgelöst.

Noch eine Vierteldrehung des Motors und die Kette für den Nockenwellenantrieb wäre herausgesprungen. Die Folgen unabsehbar.

Doch die Schweizer haben es wieder gerüstet.

Gottlob waren die anderen Maschinen, da mit Dampf betrieben, nicht so heikel.

Der Unterhalt lag ja auch bei Leuten mit Berufsabschluss....

Immer die Kolbenstangen schön schmieren und die Stopfbüchsen nicht schräg anziehen.

Ich glaube die Dinger würden heute noch rasseln.

Nun genug der Schnöderei!

Eines muss gesagt werden: An der kurzen Leine wurden wir nicht gehalten.

Um einen längeren Landurlaub zu erhalten eine Wache abtauschen oder zusammenlegen, kein Problem.

Hauptsache, die Arbeit wurde gemacht.

Auch mit der „Viecherei“ an Bord, kein Problem.

Der biertrinkende Hund „Blacky“ (ein Restposten aus Südfrankreich) ebenso wenig wie mit den mittlerweile 10 Katzen die sich allesamt auch noch mit einem zahmen Vogel in der Grösse einer Möwe bestens verstanden.

Mit dem Hund war es so eine Sache, denn wenn er bei einem Landgang eine grosse Flasche Beck's intus hatte, war er stockbesoffen und taugte nicht mehr als Schutzhund. Er hatte dann das Gefühl man müsste ihn nun heimtragen, was man ja auch tun musste, denn man wollte ihn nicht verlieren.

Und da war ja auch noch eine Meerkatze (Affenart), der es durch ein zuschlagendes Bullauge ein gutes Stück seines langen Schwanzes abgeschlagen hat.

Bis zu dem Tag, an dem der Alte vermutlich eine Katzenzählerei (oder stand er etwa in so ein kleines, stinkendes Häufchen) machte und fand, das sei nun doch zuviel.

Wir konnten ja nichts dafür, dass die Katzeviecher nichts von Geburtenregulierung verstanden.

Also grosse Umfrage unter den Schweizern.

Wer übernimmt die Euthanasie bei den Katzenjungen.

Keine Chance.



Auch der hartgesottenste Rotbart (lies Schweizer Bootsmann) schüttelte den Kopf als er in die Schachtel mit den Jungen sah.

Also Bericht an den Alten: Die Katzen müssten bleiben, bis sich eine andere Lösung finden lasse.

Die Lösung fand sich bei der nächsten Schiffbegasungsaktion die der Ausrottung der Millionen Kakerlaken dienen sollte.

Diese Aktion wurde nötig, weil wir den verdammten Viechern (Kakerlaken) in der Kombüse, Lagerräumen und Kabinen mit unseren nächtlichen Dampfstrahlaktionen nicht mehr mit Erfolg zu Leibe rücken konnten.

Bei dieser Gelegenheit wurden also die Katzen von Bord gebracht.

Was die ganze Aktion brachte, weiss ich nicht da ich auch den Sack nahm. (Auf Deutsch abmusterete).

Doch nun wieder zurück nach Afrika.

Wie schon erwähnt fehlten an vielen Orten die Häfen oder man lag selbst in den Häfen auf Reede und musste mit einem Boot an Land.

Also möglichst zu zweit oder zu dritt einen Einbaum chartern und sich an Land rudern lassen, möglichst zu einem abgemachten Preis.

Das klappte meistens.

Bis auf einen Rückweg in Lagos.

Zur für die Rückfahrt vereinbarter Zeit, oder waren wir wirklich zu spät (ich glaube ja), kein Boot zu sehen. Für meinen Kameraden rückte die Zeit des Wachtbeginns immer näher, doch was tun.

Die Lösung fand sich in Form eines Gerüstladens den wir umgehend ins Wasser beförderten um uns schwimmenderweise in die Nähe unseres Pottes zu bringen, den wir auch nach etwa 20 Minuten Kleiderschwimmen gesund und munter erreichten.

Achtern hing eine Jakobsleiter bis auf etwa einen guten Meter ans Wasser. Keine Chance auf dem Ding hochzuklettern, sind beinahe vor Lachen abgesehnt.

Also, noch die letzten 50 Meter bis zur Gangway dann den Schweizerpsalm anstimmen und hoch auf das Schiff.

Am anderen Tag sahen wir die Warntafel von wegen Barrakudas oder so.

Alles Gut gegangen.

Oder so kleine Scharmützel zwischen den Schwarzen und den damaligen bzw. ehemaligen Kolonialherren (einige Staaten wurden ja in dieser Zeit selbständig).

Ein Kampf mit ungleich langen Spiessen.

Die Schwarzen mit Pfeil und Bogen, die Weissen mit halben Haubitzen von Revolvern oder von langsam fliegenden Flugzeugen (Fieseler Storch) abgeworfenen Handgranaten.

Da musste man halt schauen, dass man seine Birne nicht zwischen den Parteien hatte.

Dass die nächtlichen Ausgangssperren in Duala (Kamerun) nötig waren erlebte ein Berner unserer Mannschaft hautnah.

Obwohl er immer darauf hinwies, dass er in der Schweiz bei den Grenadieren Dienst geleistet hätte, wurde er etwa 10 Minuten nach Beginn der Ausgangssperre und einige Meter vom Hafen entfernt bis auf die Unterhosen ausgenommen.

Er meinte: Er hätte nun ein ganz neues Lebensgefühl.

Oder jener Zöllner, der mich bei einem Landgang fragte ob ich Raucherwaren dabei hätte.

Bereitwillig zeigte ich ihm eine ganze und eine angefangene Packung, obwohl ich wusste, dass pro Tag nur eine Packung eingeführt werden durfte.

Das kam dem schlauen Kerl in den falschen Hals und er meinte, ich müsste ihm die ganze Packung abgeben.

Die angefangene Packung wollte er nicht.

Dreimal könnt ihr raten, wer die ganze Packung nachher hatte.

Falsch. Er nicht.

Nochmals falsch. Ich auch nicht.

Diese Zigaretten lagen nach einer schnellen Drehung auf dem Absatz fein zerkrümelt im Staub.

Wie ich den „braungebrannten Erdenbürger“ betitelt habe, möchte ich nicht wiedergeben.

Jedenfalls käme ich in der Schweiz heute in die Kiste.

Diesen Abend musste ich mich halt ein wenig einschränken mit dem Paffen.  
Das ist aktive Gesundheitsvorsorge. Doch soweit habe ich damals nicht gedacht.

Mit dem Rauchzeug hatte es so oder so noch etwas in sich.  
Irgend so ein schlauer Einkäufer (kein Schweizer) meinte, dass auch die Schweizer von diesem italienischen Rauchzeug, genannt Nationali kaufen müssten und das in einem gewissen Verhältnis zu den Amerikanern.

Was sollten wir tun?

Wir waren diesem Rüsseltier genannt porco (im Wörterbuch unter Schwei..) ausgeliefert.

Doch als dann die Anfrage von nationalirauchenden Marinai kam, ob wir ihnen dieses Kraut nicht verschenken würden, war die Antwort : Fliegend in den Bach damit, denn selbst die Schwarzen konnten dieses Zeug auf dem Schwarzmarkt nicht verkaufen.

Betreffend Schwarzmarkt mit Zigaretten ein kleiner Abstecher zurück nach Italien.

Wenn wir jeweils nach etwa 3 Monaten Reise zurück nach Italien kamen wurde das Schiff, bevor es festgemacht hatte von Schmugglern gestürmt, die an mit Wiederhaken bestückten und über die Verschanzungen geworfenen Tampen an Bord kamen um ihre Geschäfte abzuwickeln.

Doch wir merkten bald, dass es da noch einen, für uns besseren (besser im Sinne der Rendite) Weg gab unsere Zigaretten an den Mann zu bringen.

Denn kaum war das Schiff an der Pier vertäut, kamen ranke und schlanke Zöllner an Bord die komischerweise meistens so weite Umhänge trugen.

Wenn diese Leute dann das Schiff wieder verliessen, war von rank und schlank nichts mehr zu sehen.

Nein sie glichen eher dem kleinen Pneumännchen von Michelin, denn die im Umhang eingnähten Taschen waren prall gefüllt mit Zigarettenstangen.

Die Kerle hatten das kleinste Risiko und konnten daher die besten Preise bezahlen.

Doch nun wieder zurück nach Westafrika.

Bis jetzt machte es sicher den Eindruck, dass unsere schwarze Crew ein schönes Leben feiern konnte.

Weit gefehlt.

Denn die Kerle mussten schufteten.

Auf See wurde bis zum geht nicht mehr Rost geklopft.

War das ein Crescendo.

Doch das Schiff hatte solche Kosmetik ja bitter nötig.

Ich weiss nicht, ob der abgeklopfte Rost oder die aufgestrichene Farbe schwerer waren?

Wurde das Schiff immer leichter oder schwerer?

Zuerst wurde das mitgeführte Stückgut mit dem eigenen Ladegeschirr (ich glaube, es waren 12 oder 13 Ladebäume zwischen 5 und 25 Tonnen Tragkraft) gelöscht, um nachher die Luken wieder auf die gleiche Art mit gesackten Erdnüsschen, Kopra oder Palmöl zu beladen.

Doch der Hauptanteil der Fracht war nun für eine Kistenfabrik im Aargau bestimmtes Holz.

Das Holz wurde zu Flossen zusammengebunden und zum auf Reede liegenden Schiff gebracht.

Die Stämme waren teilweise so gross und schwer, dass auch der Schwergutbaum mit 25 Tonnen herhalten musste um diese Prügel an Bord zu bringen.

Glücklich jene Schwarzen, die die Winden bedienen konnten.

Sehr gefährlich für jene, die die im Wasser schwimmenden, in der Dünung tanzenden Stämme festzurren mussten.

Es kam vor, dass einer das Gleichgewicht verlor und zwischen Stamm und Bordwand eingeklemmt wurde.

Glücklich wieder jene, die wenigstens mit dem Leben davorkamen.

Es gab auch andere.

Mit den Stämmen wurden die Luken gefüllt und das ganze Deck überstellt.

Auf Deck musste dann ein Steg gebaut werden, um gefahrlos vom Achterschiff mittschiffs zu kommen.



Foto: Heinz Läufer

Bevor dieser Steg jeweils gebaut war hatte der arme Kerl in seiner weissen Jacke, der dem Alten das Essen in den Salon im Mittschiff bringen musste einen richtigen Eiertanz. Oft musste er auch die Platten mit dem Essen neu beladen weil sich alles selbständig gemacht hatte.

Einmal hat es ihn derart auf einen schlecht gespleissten, fast armdicken Draht gefedert das sein bestes Stück zwischen den Beinen arg ramponiert war.

Und das alles einige Tage bevor er zurück zu seiner Frau kam.

Wir haben ihm dann seine Männlichkeit mit einer wirklich schönen Masche verziert.  
Ob das ein Trost war? Schwer vorzustellen!

Wenn man so vor Reede lag, machte einem die Hitze richtig zu schaffen.  
Am schlimmsten war es für mich immer zwischen 37 und 43 Grad.  
Nachher hat man sich wieder ergeben.  
Bei dieser Hitze nützten auch die in die Bullaugen geklemmten Windhutzen nichts mehr,  
denn was sollte auch in die Hutzen wehen.  
Im Gegenteil.  
Wenn man einen so richtig auf dem Zahn hatte, hängte man ihm noch ein Stück faulen  
Stockfisch in das Bullauge.  
Fein hat es gerochen!

Wenn man einem erzählte, man sei Afrika gefahren, oder gar Heizer gewesen war die Ant-  
wort meistens:  
Ah darum...Und hat den Kopf geschaukelt.  
Doch das Selbe erzählt ja man auch von Persisch-Golf Fahrennden.

Was uns in dieser Zeit auch noch plagte waren Süßwassersorgen.  
Warum die Bunker schon beinahe leer waren, fast niemand wusste es.  
Vermutlich wurde diese Tonnage zugunsten zusätzlicher Fracht eingespart.  
Doch bewiesen wurde das nie.  
Die ganze Schweinerei bedeutete, dass die Frischwasserhahnen nur noch zeitlich be-  
schränkt beliefert wurden und pro Kopf etwa ein Kübel Wasser pro Tag zur Verfügung stand.  
Verdammt wenig bei diesen Temperaturen.

Doch die Abstellhahnen waren ja in der Maschine.  
Ein enormer Vorteil für das Maschinenpersonal...  
Dieser Wassermangel hatte noch eine weitere Konsequenz.  
Es musste Süßwasser hergestellt werden und zwar mit der prähistorischen, eben auch mit  
Dampf betriebenen Meerwasserentsalzungsanlagen (Evaporatoren) bei denen das mit Salz  
angereicherte Restwasser in die Bilge abgelassen wurde.  
Um dieses ca. 120 Grad heiße Sole in die Bilge abzulassen musste eine Flurplatte entfernt  
werden.  
Da man vergass diese Stelle abzusperren, wurde sie einem Assi (ich glaube, es war wieder  
der Grenadier) zum Verhängnis.  
Er stürzte in dieses Loch und die heiße Sole ergoss sich über seinen Rücken.  
Schrecklich anzuschauen.  
Wie ein alter, mit Wasser gefüllter Militärrucksack in falscher Tarnfarbe.  
Und da er diesen Rucksack nicht ausziehen konnte, war es vermutlich auch mit schlafen  
nicht gerade der Haufen.  
Auch diesen Mann habe ich aus den Augen verloren, doch vermutlich würde ich die Narben  
an seinem Rücken erkennen.

Ach ja, da war noch der Ruderschaden.  
Ort:  
Irgendeine Destination in Westafrika.  
Auslaufen ist angesagt.  
Kontrolle der Rudermaschine.  
Nichts tut sich.  
Diagnose:  
Flüssigkeitsverlust im Hydrauliksystem.  
Also, Abhilfe schaffen.  
Flüssigkeit (ich glaube Glyzerin) auffüllen.  
Nützt nichts.  
Wieder auffüllen, bis kein Glyzerin mehr vorhanden.  
Auslaufen mit Handruder.

Leck suchen.

Gut gesagt.

Länge der Leitung ca. 80 bis 100 m.

Verlauf durch alle Lucken.

Kriechen auf diesen verdammten nassen Baumstämmen, in denen sich allerlei beinlose (Schlangen) und andere Viecher versteckt hatten.

Doch wer sagt es.

Der liebe Mensch, der bei der Luckenwache gesehen hat, dass die Leitung beschädigt wurde, hat einfach einen Lappen darum gewickelt.

Italienische Störungsbehebung.

Mir hat es einfach an die Schnauze gespritzt, doch Hydrauliköl war keines mehr vorhanden.

Ich glaube es wurde nachher einfach destilliertes (immerhin) Wasser nachgefüllt.

Na, nach Europa kamen wir jedenfalls auf irgendeine Art und Weise.

Ich musste den Haspel jedoch nicht drehen.

Wer nun glaubt, dass dieses Schiff nach all meinen Beschreibungen ein Seelenverkäufer war.

Ich weiss nicht.

Gelinde ausgedrückt auf Deck lediglich etwas gar mangelhaft unterhalten, in der Maschine dagegen Top.

Doch eines muss gesagt werden:

All diese Unbill die ich beschrieben habe waren natürlich nicht das Werk einer einzigen Reise sonder gesammelte Werke über den Zeitraum von 9 Monaten (3 Reisen), denn so lange dauerte mein Aufenthalt auf diesem Kübel.

Doch wer zählt all die schönen Stunden.

Die tage- ja fast wochenlangen Liegezeiten.

Das stundenlange Liegen am gelben Sandstrand, umspült vom warmen Wasser.

Wir nannten das Sandstrahlen, denn man hatte wieder eine Haut wie ein Kinderfudi.

Keine Öl- oder Schmutzrückstände mehr.

Das Fazit:

So hart wie es war, keine Stunde möchte ich missen.

Das Schiff oder ein ehemaliges Besatzungsmitglied habe ich nie mehr gesehen.

Ich trage diese und andere Fahrnszeit immer noch wie einen Dottersack bei mir und nähere mich heute noch davon.



23. Juli 2004, Bruno Steinmann auf dem Zürichsee