

Leseprobe

Eckehard Gerner

**Matrosenleben
Einmal um die ganze Welt**

Erinnerungen an die Seemanns-Jahre

II. Teil



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografi-
sche Daten sind im Internet über *www.dnb.de* abrufbar.

Eckehard Gerner, ›*Matrosenleben*‹

Originalausgabe

© 2017 memorabilia (*www.memorabilia-ed.de*), ein Imprint

der Ganymed Edition, Hemmingen

Alle Rechte vorbehalten

Titelabbildung: Shutterstock

Gestaltung und Verlag: Ganymed Edition (memorabilia)

ISBN 978-3-946223-64-1

Printed in Germany

Für Mery, Svana und Arlene

Inhalt

Vorwort	8
I. MS ›Hornbelt‹ (8. Schiff)	
Westküste Südamerika	10
Panama-Kanal	18
Hafen-Rallye an der Westküste	20
Die Nächte von Callão	25
Jahresende in Chile	31
Rückreise	38
II. Fährschiff ›Peter Pan‹ (9. Schiff)	
›Peter Pan‹ Teil 1 – Vorgeschichte	50
Die ersten Tage an Bord	52
Das so ganz andere Schiff	55
Der Fährbetrieb	58
Arbeit und L(i)eben an Bord	62
›Peter Pan‹ Teil 2 – Vorgeschichte	66
Wieder ›dolce vita‹ – und Nachtwache	68
Seenotrettung ›Republikflüchtiger‹	73
III. MS ›Transatlantic‹ (10. Schiff)	
Wie üblich: Zwischenstation in Hamburg	76
Erdumrundung 1. Teil: Flugreise nach Japan	78
In Japan	86
Die ›Transatlantic‹	92
Erdumrundung 2. Teil: Japan/Hamburg	94
Bangkok – das dritte Mal	96
Von Singapur heimwärts	102
Das letzte Kapitel im Binnenland	108

IV. MS ›Cap Palmas‹ (11. Schiff)

Ostküste Südamerika: Erste Reise	110
Rio Grande do Sul / ‹007‹	114
Montevideo / ‹Graf Spee‹	117
Buenos Aires / Knast, Wellness & Mercedes	120
Die Rückreise	128
Ostküste Südamerika: Zweite Reise	131
Santos	135
Buenos Aires / Matrosentiefkühlung	138
Rio Grande do Sul / Zaunkönig	143
Santos / São Paulo	145
Heimreise	148

V. TS ›Dortmund‹ (12. Schiff)

Indonesien-Fahrt	153
Rostock / Luxus-Waggons und Planetarium	159
Hinreise	162
Belawan / PallMall-Landgangsgeld	164
Jakarta / Souvenirs und Malheurs	169
Palembang	176
Surabaya-Tretes / High Political Society	178
Makassar / Shadows, Urwald, Rikscha-Rallye	183
Panjang / Telukbetung / Segeln zum Paradies	189
Rückreise	196

VI. MS ›Nürnberg‹ (13. Schiff)

USA Ostküste	203
New York	207
Italienisches Intermezzo	211
Baltimore und Washington	214
Norfolk, Morehead City, Philadelphia	219
New York zum Zweiten	222
Rückreise	225
<i>Über den Autor</i>	231

Vorwort

Einmal Seemann, immer Seemann?! In gewissem Sinne trifft das zu und hat ein Leben lang Bestand, auch später, nach der Fahrzeit in einer gutbürgerlichen Konsumexistenz. Diese Zeit hat mich maßgeblich und nachhaltig geprägt. Zu Beginn der 60er Jahre war der Begriff Globalisierung noch nicht in aller Munde. Die Seefahrt bot damals eine der wenigen Möglichkeiten, ferne Kontinente, Länder, Orte, Landschaften mit exotischer Vegetation und anderem Klima, vor allem aber Menschen mit den unterschiedlichsten Kulturen kennenzulernen.

Das Gefühl, auf diesem wunderbaren und staunenswerten Planeten mit all seinen Facetten zu leben und Neues zu entdecken, erweiterte sich mit jeder Überseeereise. Im Laufe der Jahre manifestierte sich ein in vielerlei Hinsicht erdumspannendes Bewusstsein. Je größer das Wissen über unseren Himmelskörper und seine Bewohner wurde, derart wie es schon unser großer Alexander von Humboldt wahrgenommen und empfunden hatte, desto mehr wuchs das Staunen vor der Natur und der Schöpfung. Aber der Mensch mit seinen scheußlichen Neigungen, Gewalt, Neid, Unduldsamkeit und vor allem Gier, ist so töricht, langsam alles zu zerstören.

Ich werde oft gefragt, ob denn die ›Frauengeschichten‹ erzählt werden müssten. Die Suche nach Nähe zu Menschen des anderen Geschlechts ist existenziell, also auch und insbesondere im Leben eines Seemanns. Er konnte nicht immer wie gleichaltrige Landratten Kontakte in kurzer Zeit aufbauen, die der ›normalen‹ und bürgerlichen Moral entsprachen. Beide, der Fahrsmann und seine Hafendraut, gefährdeten nicht die sitt-

liche Ordnung, um die sich im Übrigen die Obrigkeit auch noch nie scherte. Wilhelm Busch erkannte: ›Die Summe unseres Lebens sind die Stunden, in denen wir liebten‹. Im weitesten, großzügig aufgefassten Sinne: Die Stunden, in denen wir Lebensfreude und Glück empfanden. Von Jewtuschenko stammt die Einsicht: ›Der Mensch lebt nicht vom Brot allein.‹ Diesen Aspekt des Seemannslebens zu erzählen ist unerlässlich, sollte doch eine Biographie möglichst unverfälscht und wahrhaftig sein. Zu jener Zeit hatten wir Seeleute schon unverkrampfte, liberale und auch tolerante Einstellungen, ohne obszönen Sprachgebrauch.

Meine Erinnerungen, Tagebuchaufzeichnungen und Briefwechsel setzten mich in den Stand, diese Zeit wieder auferstehen zu lassen, die es so, wie in anderen Bereichen auch, nie wieder geben wird. Beim Niederschreiben empfand ich so etwas wie eine ›Nachfreude‹ bei der Schilderung meiner Erlebnisse und Glücksmomente. Der Mensch ist erfreulicherweise in der Lage, unangenehme und negative Erfahrungen in einem bestimmten Maße auszublenden und zu verdrängen.

Heute ist der Fortschritt dabei, vollautomatische Schiffe zu entwickeln, die fast gänzlich ohne Menschen durch die Meere pflügen sollen: ›alle Mann von Bord‹, Seefahrtsromantik ade! Ich sehe mich als Chronisten einer untergegangenen (Seefahrts-)Epoche, die es verdient, in der Erinnerung bewahrt zu bleiben.

Mein Dank gilt meinem Lehrerkollegen Bernd Schossow an der Orientierungsstufe Hannover-Ahlem, der mir das Nachschlagewerk ›Die Deutsche Handelsflotte 1963‹ schenkte. Ohne die Daten und Pläne in diesem Register wäre eine saubere und exakte Beschreibung ›meiner Dampfer‹ nicht möglich gewesen. Besonders danken möchte ich Kirstin Reiter, die mich mit Rat und Tat (›tippen‹) unterstützt hat, sowie allen, die mir durch ihren Zuspruch geholfen haben, die Buch-Idee zu verwirklichen.

Eckehard Gerner, Hannover, im Dezember 2017

I. MS ›Hornbelt‹ (8. Schiff)

Stückgutfrachter – Westküste Südamerika

An einem nasskalten, grauen und trüben Spätherbsttag, an der Schwelle zum Winter, bei nicht gerade euphorischer Stimmungslage, betrat ich das Abteil mit sechs Sitzen. Im D-Zug von Hannover nach Hamburg waren noch fünf Plätze frei. Nur ein Reisender, ein junger Mann, dunkelhaarig und mit wachen Augen, leger gekleidet, saß mir gegenüber. Auf der Gepäck-Ablage erspähte ich einen großen Koffer, eine kleinere Tasche – und einen Seesack.

»Na, auch nach Hamburg?«, begann ich unseren Dialog.

»Ja, bin in Göttingen eingestiegen«, erwiderte er.

»Was führt dich nach Hamburg?«

»Na, guck mal nach oben!«

»Ach nee, soll's an Bord gehen?«

»Ja, auf Südamerika-Fahrt.«

»Etwa bei ›Nüllenkopf‹^{*}?«

»Nee, Westküste.«

»Sag bloß noch, du musterst auf der ›Hornbelt‹ an!«

»Is ja 'nen dolles Ding, ich auch, wohl etwa auch noch als Janmaat (Matrose)?«

»Jaa, sind wir also Kollegas! Hab grade erst meinen Matrosenbrief gemacht.«

»Was für ein Zufall!«

»Ich heiße Eckehard, und du?«

* Seemannsbezeichnung für die Reederei Hamburg-Süd, weißer Schornstein, breiter, oberer roter Rand

»Bin Rüdiger aus dem Eichsfeld.«

Dieser Freitag, der 13. November 1964, speziell für abergläubische Seeleute ein Tag zum Fürchten, hatte sich vom Gegenteil gezeigt.

Wenn man, wie ich, bei der Seefahrt mit vielen Menschen zusammengekommen war, sowohl bei der Arbeit als auch im Privatleben, hatte man ein fast sicheres Gespür dafür entwickelt, mit welchem Typus Mensch man es zu tun haben würde. Rüdiger zeigte sich mir von Anfang an offen, fröhlich und unbekümmert. Ich stellte mir vor, mit Rüdiger gut klar zu kommen; später entwickelte sich zwar keine ganz dicke Freundschaft, aber wir respektierten uns und halfen einander. In Südamerika entpuppte er sich auch ganz gern mal als kleiner Aufschneider, besonders bei Erlebnissen mit der holden Weiblichkeit.

Auch wenn es nun schon mein achter Dampfer sein sollte, auf dem ich anmusterte, so fiel es mir doch noch immer schwer, dieses diffuse Zukunfts-Angstgefühl, was mich denn wohl auf der ›Hornbelt‹ erwartete, abzuschütteln.

Die Zeit im Zug verflog im Nu, schon allein, weil wir uns angeregt über unser bisheriges, ereignisreiches Seemannsleben



austauschten. Kurz hinter Celle rauschte der Schnellzug an Eschede vorbei. Wir konnten einen Blick auf das Haus und die Landschaft erhaschen, wo ich als Kind aufgewachsen war. (*Fast 34 Jahre später, am 3. Juni 1998, sollte dieses Heidekaff durch einen ICE-Unfall eine schreckliche und traurige Bekanntheit erlangen.*)

In Hamburg angekommen, trennten sich erst einmal für ein paar Stunden unsere Wege. Nach Reederei und Seemannsamt nahm ich nun bei einsetzendem Sonnenschein mit dem ›Bügel-eisen‹ (Hafenbarkasse) Kurs auf Schuppen 57 im Südwesthafen, wo ich einen ziemlich beschwerlichen längeren Fußmarsch zum Schiff bewältigen musste. Dieser Weg ist mir bis heute noch exakt in meinem Gedächtnis haften geblieben. Einerseits war da mal wieder die Ungewissheit, was mich an Bord erwarten würde, andererseits überwog die Vorfreude auf das Abenteuer Südamerika-Pazifikküste und den Panama-Kanal. Schon von weitem konnte ich den grauen Koloss wahrnehmen. Mit über 150 Meter Länge, 20 Meter Breite und 13.000 Ladetonnen hatte die ›Hornbelt‹ in etwa die Größe der ›Cap San Diego‹, die heutzutage als Relikt der Stückgutfrachter-Zeit in der Elbe am Hamburger Baumwall liegt und zu einem Wahrzeichen Hammonias gehört. Mein Dampfer konnte zwar 2.000 Tonnen mehr laden, war aber mit 16 Knoten nicht so schnell wie die ›weißen Schwäne des Südatlantiks‹ mit ihren 20 Knoten.

Bereits am Nachmittag begann mein Dienst mit Proviantübernahme und dem Verschließen der Luken. Ich richtete mich in meiner achtern gelegenen mickrigen Kammer ein und fand danach in diesem ›Rattenloch‹ einen gesunden Schlaf.

Am Sonnabend verholte der Dampfer zum Schuppen 56 und während meiner Deckswache des Abends hatte ich Gelegenheit, mich auf dem Pott zurechtzufinden.

Sonntag, den ›Tag des Herrn‹, verbrachte ich mit ausgiebigem Matratzenhorchdienst und Lesen – James Masons ›Denn der Wind kann nicht lesen‹. Solch einen geruhsamen Arbeitsstart hatte ich vorher auf meinen anderen Schiffen nicht erlebt. Überstunden hielten sich in den nächsten Tagen in Grenzen,

durchschnittliche Arbeitszeit: 10 Stunden pro Tag. Es war mein erster Dampfer, auf dem ich nicht zu einer der drei Seewachen eingeteilt wurde; statt als Ausguck auf Wache in der Brückennock gemütlich ein Pfeifchen zu schmöken oder am Ruder (Steuer) zu stehen, musste ich nun als ›Tagelöhner‹ meinen Dienst verrichten, jeden Tag mit ordentlicher, körperlicher Arbeit.

Schnell brachte ich in Erfahrung, dass es hier an Bord innerhalb der Decksmannschaft einen gewissen Klüngel gab, der unter sich die lukrativsten Arbeitseinsätze aufteilte. Diese Seilschaft bestand aus dem Bootsmann und vier Matrosen, die schon seit ewigen Zeiten, also mindestens über zwei Jahre oder sieben bis acht Reisen, zur Stammbesatzung gehörten – eher die Ausnahme in der Stückgut-Linienfahrt.

»Musst du erst mal ‘nen paar Reisen Westküste machen, bevor du groß mitschnacken kannst«, gab mir gleich in den ersten Tagen der vierschrötige Matrose Bodo zu verstehen; mit anderen Worten: »Hier hast du erst einmal nichts zu melden!«

Am 15. November hieß es ›Leinen los!‹ und passend zum Volkstrauertag schipperte die ›Hornbelt‹ bei nasskaltem Wetter und einem aufziehenden Sturmtief aus Nordwest die Elbe hinunter. Zwei Tage später machte unser Pott in Le Havre fest, um Kisten mit Maschinenteilen und Renault-Transporter zu laden. Am Abend gönnte ich mir zusammen mit Matrose ›Kowalski‹ eine ausgiebige Pernod-Verköstigung in den einschlägigen Bars des Nachtjackenviertels. Zu seinem Spitznamen war Werner gekommen, weil er mit seinem Aussehen und seiner Statur dem Protagonisten aus dem Film-Epos ›08/15‹ glich, in dem auch Joachim Fuchsberger seine Schauspielerkarriere begann.

Ganz offensichtlich strafte uns die französischen Damen mit Gleichgültigkeit und Nichtbeachtung. Der Krieg hatte eben hier in der Normandie auch in den Köpfen der Menschen seine Spuren hinterlassen; mit *l'amour dans le port* also Fehlanzeige. Kapitän P., so wurde gemunkelt, durfte als *persona non grata*

überhaupt nicht an Land gehen. Die deutsche Besatzungszeit, in der er als Hafen-Kapitän fungierte, war wohl noch in bester, aber schlechter Erinnerung bei den Franzosen geblieben. Später zeigte sich, dass die Vorbehalte gegen ihn wohl nicht ganz unbegründet waren. In Chile bekam ich von ihm die einzige Abmahnung in meinem Arbeitsleben, weil ich mich angeblich eines Dienstversäumnisses schuldig gemacht hatte, und das an einem Sonnabend!

Nachdem Kowalski und Co. gegen drei Uhr nachts den Weg zurück an Bord fanden, fiel ich bis mittags in einen entspannten Schlaf. Es war Buß- und ›Bett‹-Tag, von *overtimes* blieb ich an diesem Feiertag ausgeschlossen, obwohl ein paar fette Sonntags-Überstunden meiner Heuer gutgetan hätten.

Schon am Abend war unsere Liegezeit beendet. Durch die Seine-Bucht, vorbei am Cap de la Hague, den britischen Kanal-Inseln Alderney und Guernsey, umschiffte unser Kahn die Bretagne und nach Passieren des wilden Kaps Pointe du Raz und mit Kurs 135° (Südost) steuerten wir den Hafen des kleinen Örtchens La Pallice an. Hier wurden an einsamer Pier über 5.000 Tonnen Düngemittel-Säcke geladen. Das Paradoxe dabei: Der Grundstoff, Chile-Salpeter, wurde wieder nach Südamerika



M.S. ›Hornbelt‹

zurückverfrachtet, nachdem er hier in einem riesigen Werk aufgearbeitet wurde. Warum nur gab es dafür keine Fabriken in Peru oder Chile?

Am 22. November, Totensonntag, fuhr ich mit dem Bus ins geschichtsträchtige La Rochelle mit seinen beiden dicken unverkennbaren Türmen an der Einfahrt zum alten Hafenbecken. Von hier also, einer Hochburg der protestantischen Hugenotten bis 1628, stammen wohl viele unserer Regniers, Brunottes, Rennes, de Maizières, de Neufs und du Monts.

Mein bisheriger ziemlich geregelter Arbeitsalltag geriet beim Auslaufen in der Nacht vom 24. auf den 25. November etwas aus dem normalen Rhythmus. Autos mussten gelascht (festgezurt) und die ›Hornbelt‹ für den Mittelatlantik gerüstet werden, also seeklar machen für alle Fälle – Schlechtwetter und hoher Seegang. Mein Dienst begann um sechs Uhr morgens und endete um drei Uhr nachts.

Als beim Ablegemanöver der Moses mit dem Aufschießen der Festmacherleinen etwas tüdelig wurde, pflaumte ihn Uwe, der Leichtmatrose aus Stade, etwas grob an:

»Een lütt Dösigen bist, un ein anne Pann hest, na, hebbt wi ja all!« (Bist ein bisschen unbeholfen und einen Sprung in der Schüssel hast du auch, haben wir ja alle!)

Wie treffend und nicht allzu verletzlich kann doch Küstenplatt sein!

Nach ungemütlichem Wind, den uns die Rückseite mehrerer Nordatlantik-Sturmtiefs bescherte, setzte nach ein paar Tagen mit dem Nordost-Passat ruhigeres und wärmeres Wetter mit den typischen Cumulus-Wolken ein, von den ›bescheidenen‹ flachen Haufenwolken (Cumulus humilis), über die ›mittelmäßigen‹ (Cumulus mediocris) typischen Sommerwolken bis zu den mehr in die Höhe schießenden Haufenwolken (Cumulus congestus), aus denen auch mal ein kräftiger Schauer fiel.

Naturgemäß verabschiedete sich nun die Sonne schon am frühen Abend, so dass mir nicht mehr viel Zeit blieb, das immer wiederkehrende und doch immer wieder verschiedene faszi-

nierende Spiel der Wolken über dem Meer von Horizont zu Horizont zu bestaunen. Ich hätte mir schon gewünscht, kein Tagelöhner zu sein, der von sechs Uhr morgens bis sechs Uhr abends hauptsächlich damit beschäftigt war, dem Rost zu Leibe zu rücken, das stehende und laufende Gut (Drahtseile) zu lab-salben oder die Aufbauten zu waschen.

Am 4. Dezember fuhr unser Dampfer durch die Mona-Passage zwischen (den großen Antillen-Inseln) Hispaniola und Puerto Rico; zwei Tage später machte die ›Hornbelt‹ morgens in Barranquilla (Kolumbien-Karibikküste) fest. Vorbei die gemächliche Zeit auf See; wir liefen über zwei Dutzend verschiedene Häfen an! Aber erst einmal, es war ja Sonntag, hielt es fast niemanden an Bord, bis auf die Wachsgänger an Deck und in der Maschine. Das Nachtjackenviertel befand sich nur einen kleinen Fußmarsch entfernt vom Hafen. Schon um halb zwölf, ausnahmsweise am helllichten Tag, enterte ein Dutzend Polleraffen die Bar Camelias. Hier gab es alles, was ein Seemannsherz höherschlagen ließ: anständige Cuba libres, lateinamerikanische Klänge aus der Musik-Box und jede Menge mehr oder minder hübsche *chicas* aller Hautfarben. Nach über drei Wochen endlich ein feiner Landgang – à la Kuddel Daddel Du!

»Siehst du die da hinten am Bartresen, was für eine Granate, die schnapp ich mir!«, rief Kowalski aus, tanzte ein paar Runden mit der sündhaft schönen *mulata* und ward danach nicht mehr gesehen. Erst zwei Stunden später erschien er wieder, völlig niedergeschlagen und umgewandelt.

»Beklaut hat sie mich und sich dann verpieselt, dieses Miststück!«

»Na, das kommt davon, wenn man sich zum Eintörnen mit solch einer Dockschwalbe zu wenig Zeit lässt, und dann auch noch erzählt, dass der Dampfer abends ausläuft, war ja wohl nicht gerade plietsch (klug) von dir«, kommentierte Leichtmatrose Otto.

Er war nun schon der dritte Otto, mit dem ich es als Decksbauer auf meinen Schiffen zu tun hatte; er versuchte, Kowalski

mit mehreren dreistöckigen Spaßmachern (Cuba libres) zu beruhigen. Als es zu ungewohnter Zeit gegen fünf Uhr wieder zurück an Bord ging, hatten die beiden beträchtliche Schlagseite. Otto schlief auf der Mannschaftstoilette ein, Kowalski steuerte gleich seine Kojen an; für beide fiel erst einmal ihre 8-12 Seewache aus. Nachdem die ›Hornbelt‹ gegen sechs Uhr ausgelaufen war, musste ich einspringen und war absolut nicht abgeneigt, den Rudertörn auf ihrer Wache zu übernehmen.

Mit Südwest-Kurs ging es nach Cartagena, wo wir am nächsten Morgen festmachten. Auch hier wurden nur einige Kisten und Chemikalien-Säcke gelöscht. Unsere beiden Schnapsleichen erhielten vom Scheich und dem Ersten eine gewaltige Bergpredigt und blieben danach ziemlich kleinlaut und einsilbig.

Nach zehn Stunden Liegezeit hieß es wieder ›Leinen los!‹ – aber es fehlten noch vier Flurplattenindianer, auch ›Schluchten-scheißer‹ genannt. Schaut man von den Skylights (Oberlichtern) in den Maschinenraum, geht der Blick etwa sechs Stockwerke tief, wie in einer Schlucht, bis zum Sockel der Hauptmaschine. Die Maschinisten hatten es vorgezogen, ganz exquisit auf den letzten Drücker mit einem Schlepper an Bord zu kommen. Mit überschwänglichen ›Muchas gracias, compañeros!‹-Rufen verabschiedeten sich die Reiniger und Ing-Assis von der Schlep-perbesatzung.

Die fällige überlaute Abkanzlung durch den Chief (Leitender Ingenieur) wurde vom geräuschvollen, monotonen Wummern der MAN-Hauptmaschine mit ihren 8.000 PS überdröhnt. Was war geschehen? Unsere ›Beinahe-Achteraussiegler‹ hatten angeblich nicht mitbekommen, dass unser Kahn zwei Stunden eher als geplant auslaufen sollte. Was für eine infantile Ausrede! Unsere liebestollen *maquinistas* waren schlicht und einfach ausgerechnet in der Bar Paloma Blanca versackt.

Der Liegeplatz der ›Hornbelt‹ lag in Barranquilla direkt an der Mündung des Rio Magdalena. Später wurden Barranquilla und Cartagena Orte der Weltliteratur, verbunden mit dem Namen Gabriel Garcia Marquez, dem wohl bedeutendsten

Autor Lateinamerikas, der 1982 den Nobelpreis für Literatur erhielt. Ob Florentino und Fermina ihre ›Liebe in den Zeiten der Cholera‹ auf ihrem Schiff wohl immer noch (er)leben könnten?

Im Nachhinein erschien es mir in der späteren Romanverfilmung des Werks über das späte Glück zweier Liebenden in Baranquilla um die Jahrhundertwende, dass sich das Treiben und Leben der unterschiedlichen Menschen in dieser kolumbianischen Karibik-Stadt nicht wesentlich geändert hatte, abgesehen von den Fortbewegungsmitteln.

Panama-Kanal

Die ›Hornbelt‹ fuhr nun mit Kurs 250° (circa West-Südwest) in Richtung Panama-Kanal; sie machte am Mittag des 8. Dezembers in Christobal, an der Nordeinfahrt des Kanals, für einige Stunden an der Pier fest, hinter der gleich das Rotlicht-Viertel lag.

»Jetzt kriegst du was zu sehen, da kommt selbst die Herbertstraße nicht mit!«, eröffnete mir Hein, der zur Matrosen-Mafia an Bord gehörte. In der Quick-Bar angekommen, wunderte ich mich, dass fast nur Männer jeden Alters und jeder Couleur den Tresen belagerten. An einem Seitenausgang bemerkte ich ein kleines Kassenhäuschen, bei dem reger Betrieb herrschte. Meine fragende Miene fiel einer der wenigen anwesenden Frauen auf, deren Bekleidung schon auf den ersten Blick erkennen ließ, was sich hier abspielte.

»Come on, honey! You only pay three dollar at the counter and then you can put in your prick in every girl waiting behind the door, for one hour!«

Flatrate im Bordell war damals sonst noch unbekannt.

«Hein, das hier ist nicht mein Ding, ich mach lieber ´nen Abflug.«

Ein paar Straßen weiter wurde ich dann stolzer Besitzer des obligatorischen Panama-Huts, handgeflochten. In Europa musste man dafür das Fünffache hinblättern. Kurz vor Mitter-

nacht begann die zehnstündige Fahrt durch den Panama-Kanal. Im Gegensatz zum Suez-Kanal mussten insgesamt drei Schleusen bis zum Pazifik passiert werden. Zuerst lief unser Dampfer in die ›Gatun-Schleuse‹ ein. Jeweils zwei Diesel-Lokomotiven an beiden Schleusenrändern hielten das Schiff auf mittlerer Position in den drei hintereinanderliegenden Kammern; so wurde unser Pott um 26 Meter angehoben.



Die anschließende Fahrt durch den Gatun-See und den engen Durchstich ›Corte Culebra‹, die folgende Einfahrt in die ›Pedro-Miguel-Schleuse‹ und den zwei Kammern der ›Miraflones-Schleuse‹ hinab zum Pazifik verschlief ich; nach 15 Stunden Dienst war mir nachts nicht nach Besichtigungen zumute.

Die Geschichte des Kanals ist auch ein bezeichnendes Lehrstück der US-Politik. Als Kolumbien, zu dessen Territorium Panama gehörte, sich weigerte, das alleinige Hoheitsrecht über die geplante Wasserstraße an die USA abzutreten, schafften es die Yankees, dass sich die Provinz Panama 1903 von Kolumbien unabhängig erklärte. Die Amis kauften das Kanalbaugebiet und die Kanalzone blieb bis 1999 US-Gebiet.

Unsere Durchfahrt 1964 fiel ins Cincuentenario, also dem 50. Jahr des Bestehens dieses bedeutenden globalen Wasserwegs.

Als ich nach erquickendem Schlaf morgens bei ruhiger See die Laschings (Befestigungen) der auf dem Hauptdeck stehenden Deutz- und MAN-LKWs löste, hatte die ›Hornbelt‹ schon den Hafen von Balboa am Südausgang des Kanals hinter sich gelassen.

Balboa erhielt seinen Namen nach dem spanischen Eroberer Nunez de Balboa, der als erster Europäer nach der Durchquerung der Landenge von Panama 1517 den Pazifik erblickte und diesen Ozean ›Südsee‹ nannte – im Jahr des Reformationsbeginns durch Martin Luther.

Hafen-Rallye an der Westküste

Ich war also nun im weitaus größten aller Ozeane. In Richtung West-Südwest – weit ›Jenseits des Horizonts‹ – lagen die Inseln der Südsee, das vermeintlichen Paradies! Wie grandios wäre es doch gewesen, in jene Richtung weiter zu fahren. Unser Dampfer steuerte aber mit Kurs 155° (Süd-Südost) den Hafen Buenaventura auf der pazifischen Seite Kolumbiens an. Der fällige Landgang dann am Nachmittag führte uns in Richtung ›Schancker-Hill‹, das El Dorado für Seeleute mit wenig (Liege-)Zeit und

verminderten Ansprüchen, was die *chicas* und *mucheres* anbetraf.

»Das, was du bald zu sehen bekommst, hat die ganze Welt noch nicht gesehen, eine ganz spitzenmäßige Sensation«, raunte mir wieder Matrose Hein schon fast geheimnisvoll zu.

»Da bin ich aber gespannt, hab auch ´ne Menge mitgemacht und gesehen.«

Wir betraten eine Kaschemme im berühmigten Hafenviertel; im Halbdunkel der hauptsächlich von Männern gut gefüllten Bar gönnten wir uns erst einmal einen Cuba libre. Nach einer Viertelstunde am Tresen wurde die Musik abgestellt.

»Amigos, ahora la presentacion de mas extraordinaria Fernanda Cigarro, solamente dos dolares! (Freunde, jetzt beginnt die Vorstellung der außergewöhnlichen Fernanda Cigarro, nur zwei Dollar!«, kündigte der Barbesitzer, ein rundlicher Herr mit Halbglatze und natürlich mit schmalem Oberlippenbärtchen, an. Nachdem wir die zwei Dollar bezahlt hatten, wurde etwa ein Dutzend Barbesucher in einen schwach erleuchteten Raum geführt und nahmen auf den kreisförmig angeordneten Stühlen Platz; in der Mitte lag ein roter Teppich mit einem kleinen Drehstuhl.

Plötzlich ein ohrenbetäubender Tusch – es erschien Fernanda in spärlichster Bekleidung. Sie nahm auf dem Stühlchen Platz, zündete sich langsam und genüsslich eine große Zigarre an. Im Widerschein des aufflammenden Streichholzes erkannte ich eine schon etwas ältere *mucher* mit herben Gesichtszügen, Hautfarbe: *café con leche*. Sie räkelte sich mit schamlosen Bewegungen auf ihrem Platz, zog ihren knappen Slip aus – und führte die glimmende Zigarre in die vordere, untere ›Luke eins‹. In kurzen Abständen gab die Zigarre mal mehr, mal weniger Rauch ab. Wahrhaftig, das hatte ich auch noch nicht gesehen, eine Frau, die es verstand, mit dieser Körperöffnung zu rauchen!

Diese Vorstellung rief widerstreitende Gefühle in mir hervor, sie schwankten von Neugier, über Faszination – und Abscheu.

Nach einer guten Viertelstunde beendete die ›Künstlerin‹ dieses Schauspiel und verschwand unter dem Gejohle des Publikums durch den Nebeneingang.

»Na, hatte ich zu viel versprochen?«, fragte mich Hein.

»Nee, is ja wirklich ´nen dolles Ding gewesen, frag mich nur, wie die das schafft; jetzt brauch ich aber wirklich keine Vorstellung mehr, muss auf andere Gedanken kommen.«

Wir zogen ein paar staubige Straßen weiter und enterten die Bar Pacifico. Dieser Schuppen verdiente zwar keine vier Sterne, hatte aber ein angenehmes Flair; nicht zu laute Latino-Klänge aus der Musikbox, fast schon gediegenes Interieur – und unaufdringliches ›weibliches Personal‹. Am Tresen setzte ich mich neben eine *criollo* (Kreolin, Nachfahrin weißer Einwanderer aus spanischer Kolonialzeit).

»Como se llama usted? (Wie heißen Sie?)«, sprach ich die etwa Zwanzigjährige an. Sie schaute ungläubig und musste herzlich lachen.

»Usted? Aqui? Que caballero! Soy Anita (Was für ein Kavalier, der mich hier mit ›Sie‹ anspricht! Bin Anita.)«. Ich hatte den Eindruck, dass diese ungewohnte Ansprache, diese zwei Vokale (us-tee) Wunder wirkten. Nach dem üblichen Geplänkel – Fragen nach der Nationalität, dem Schiff, der Reise – verschwanden wir in ihre *casita*. Wohlweislich hatte ich ihr verschwiegen, dass unser Schiff gegen Abend wieder auslaufen würde. Als wir uns am frühen Abend verabschiedeten, fragte sie nur, wann ich wiederkommen würde.

»Possible en un mes. (Vielleicht in einem Monat.)«

Zurück an Bord wartete viel Arbeit auf die Decksbesatzung. Schon in den Häfen zuvor mussten die Polleraffen ständig Ladung umstauen, eigentlich war dies die Arbeit der Schauerleute. Auf der ›Hornbelt‹ aber gehörte das ständige Umstauen von Säcken, Kisten und auch Autos zur Tagesordnung, was ich auf den anderen Stückgutfrachtern so auch noch nicht erlebt hatte. Wurden beim Laden Fehler gemacht? Ladung umstauen bedeutete, eine ziemlich anstrengende Arbeit zu machen, die

mit einem Extra-Zuschlag vergütet wurde. Am Ende der Reise summierten sich dabei über hundert Ladestunden.

Am 11. Dezember passierte unser Dampfer um elf Uhr den Äquator, meine zweite Überquerung in Nord-Süd-Richtung; drei weitere sollten später noch folgen. Äquatortaufe: Fehlanzeige, überflüssig, keine Zeit für Gaudi; wir waren schließlich zum Arbeiten und nicht zum Vergnügen und Feiern an Bord.

Am nächsten Morgen machte die ›Hornbelt‹ in Guayaquil (Gujackel) in Ecuador auf 80° westlicher Länge fest, um gegen Mitternacht wieder auszulaufen. – Statt an Land zu gehen, durfte ich Raumwache schieben. Die Moskitos piesackten uns überall, an und unter Deck, selbst in den Kammern trotz Moskitonetzen an den Bullaugen.



Rüdiger und sein Bärchen

Rüdiger legte sich einen possierlichen, etwa katzen großen kolumbianischen Honigbären zu. Dieses Geschöpf mit einem Teddybärenkopf und einem langen Schwanz, zahm und gelehrig, erfreute die Decksbauern von nun an in so mancher freien Stunde, wenn er seine außergewöhnliche Auffassungsgabe in der Mannschaftsmesse unter Beweis stellte.

Am nächsten Nachmittag ankerte unser Kahn vor dem Hafentädtchen Paita am Punta Nermete im Norden Perus. Mit

Calvo, einem der drei spanischen Decksleute neben ›Don Pablo‹ und Juan, entrostete ich außerbords von der Stellage aus die Steuerbordseite und anschließend bewahrte meine Anwesenheit in Luke vier die Schauerleute davor, den Inhalt der Kisten und Kartons auszukundschaften. – Landgang: null Stunden, Arbeitszeit: 16 Stunden, auch das war an Bord normaler Alltag. Trotz allem fanden wir noch Zeit, mit primitiven Angeln viele Seeaale an Bord zu ziehen, die unser Koch danach fachgerecht räucherte.

Nach drei Tagen hievte der Zimmermann den Anker und mit Kurs 145° liefen wir in südöstlicher Richtung den Guano-Hafen Chimbote an. Schon von Weitem erblickte ich den mit einem schmutzigen Weiß bedeckten, kahlen Bergzug der West-Kordillere. Abertausende kleinerer und größerer Seevögel hinterließen das, was bei uns für gutes Geld als Dung für unsere Gärten zu erwerben ist – ganz ordinäre Vogelkacke, die hier ›geerntet‹ wurde; selbst aus Sch... kann man Geld machen. Wahrscheinlich aber wurden die Arbeiter, wie überall und zu allen Zeiten, nicht reich davon, vielmehr die Bosse und Aktionäre der Abbaufirmen.

Die ganze Umgebung stank entsetzlich, die Bullaugen mussten geschlossen werden.

»Hein, sach mal, warum geht das oben bei dem Häuschen am Berg zu wie bei den Ameisen – ständig laufen Männer den Hügel rauf und runter?«

»Ob du's glaubst oder nicht, da ist der Puff für die Malocher!«

»Wie soll das denn gehen bei dem Gestank?«

»Der Mensch gewöhnt sich wirklich an alles.«

Diese Geschichte vom Vogelkot-Bergbordell, war es doch nur Seemannsgarn? Ich fragte einen einheimischen Schauermann.

»Arriba, en el cabeza del monte, eso es una casa del putas? (Dort, oben auf der Bergspitze, ist das wirklich ein Bordell?)«

»Si, si, es un burdel.«

Nachdem etliche Tonnen des aufbereiteten und nicht mehr ganz so fürchterlich stinkenden Schiets im Schiffsbau verschwanden, mussten die Säcke doch im Laderaum besonders gut abgedeckt werden.

Die Nächte von Callão

Gegen Abend verließ die ›Hornbelt‹ diese denkwürdige Hafen-Reede, um einen Tag später vor Callão, dem Hafen der peruanischen Hauptstadt Lima, wieder zu ankern, auf exakt 12° südlicher Breite.

Ich durfte schon mittags ausscheiden, also Feierabend machen, da ich vom Bootsmann für die Hafenreed-Nachtwache von abends um sechs bis nächsten Morgen um acht eingeteilt wurde. Noch ahnte ich nicht, dass mir die nächsten zwei Tage Erlebnisse der außergewöhnlichen Art bevorstanden, die ich noch bis heute in fast fotografischer Erinnerung behalten habe.



Callão

Während eines Rundgangs über Deck auf meiner Nachtwache vom Heck bis zur Back hörte ich um Mitternacht ungewöhnliche Geräusche, Knacken und Glasklirren, von Backbordseite, Achterkante Luke eins, genau aus der Richtung, in dem sich der Locker (abgeschlossener Raum) befand. Dort wurden besonders wertvolle Frachtstücke verstaut. Blitzschnell erfasste ich die Situation: Da machte sich nicht der Klabautermann zu schaffen, es mussten Diebe über die Ankerkette an Bord gekommen sein! In der Dunkelheit wäre es nun lebensgefährlich gewesen, allein auf mich gestellt, auf den Locker zuzugehen und genau nachzuschauen, ich musste damit rechnen, von den Banditen bestenfalls einen Schlag auf die knollenförmige Verlängerung des Halses (Kopf) übergezogen zu bekommen.

Ich eilte zum 2. Offizier, der auf der Brücke mit Schreibarbeiten beschäftigt war, und schilderte ihm meinen Verdacht. Unverzüglich schaltete er die Decksbeleuchtung und den Suchscheinwerfer an, aber auf dem Vordeck konnten wir nichts Verdächtiges erspüren. Für den Rest der Nacht bis zum Morgen mied ich aber den Bereich um die erhöhte vorderste Luke.

Gerade als ich mich zum Frühstück in die Mannschaftsmesse begeben wollte, nachdem die ›Hornbelt‹ an der Pier festgemacht hatte, kam mir Rüdiger ganz aufgeregt entgegen:

»Der Locker ist aufgebrochen worden, sauteurer Malt-Whisky ist geklaut worden!«

»Hab ich mir doch gleich gedacht, dass da heute Nacht etwas nicht stimmte.«

Hätte ich durch dummen Heldenmut die Räuber allein vertreiben sollen? Dass ich den Vorfall bemerkt und dem wachhabenden Offizier gemeldet hatte, entband mich der Verantwortung für den Diebstahl; außerdem waren alle Ladungsgüter auf jedem Schiff gegen Verlust versichert.

Etliche Wochen später, bei einem Gelage in der Messe, erfuhr ich die unglaubliche Auflösung der Plünderung. Albert von der Matrosen-Mafia, schon ziemlich betrunken, raunte mir zu: »Hättest uns beinahe erwischt, dein Glück, dass du uns nicht in

die Quere gekommen bist, sonst wärst du achtkantig über Bord gegangen. Wenn du nicht deine Schnauze hältst, können wir das immer noch nachholen!«

Fassungslos hörte ich mir die Worte an – und schwieg darüber. Nach dieser Offenbarung wurde mir klar, warum die ›Viererbande‹ mich bei manchen Kammerparties nicht dabei haben wollte, wenn sie sich den sündhaft teuren Stoff einverleibte. Wie ich an jenem Morgen trotz der Aufregungen doch noch in meinen wohlverdienten Schlaf fand, ist mir unerklärlich; ich hatte wohl auch manchmal Phasen einer robusten Psyche. Gut erholt und ausgeschlafen ging ich voller Vorfreude – im Nachhinein nicht unberechtigt – am frühen Abend an Land. Aus welchen Gründen auch immer, wurde meine vorgesehene zweite Nachtwache im Hafen von Callão gestrichen, merkwürdigerweise auf Anordnung des Kapitäns, der sich sonst nie in solche Arbeitszeit-Details einmischte. Oder wollte er mir bedeuten, dass ich wegen des Lockereinbruchs nicht zur Nachtwache taugen würde?

In der Bar Three Coins traf ich Chella (wohl abgeleitet von Sheila), die hier den *caballeros* am Tresen die Spirituosen aus-schenkte. Vom ersten Augenblick an entwickelte sich gegenseitig eine in diesem Milieu nicht gekannte und erwartete Sympathie und mentale Übereinstimmung, gepaart mit humorvollen Anspielungen. Ihr richtiger Name lautete Mery Ramos; sie war ein Jahr vor mir in Chaclacayo östlich von Lima am Rand der Anden auf die Welt gekommen. Pechschwarze lange Haare umgaben ihr ebenmäßiges Gesicht mit einer sanften indigenen Augenpartie; in ihren vollen Lippen spiegelte sich eine leichte Melancholie und ein etwas spöttischer Ausdruck, kurzum, nur ein Blick in ihr Angesicht genügte, um Amor und Eros zu entfesseln.

Nach einer Weile tuschelte sie angeregt mit einer ihrer Kolleginnen. Die beiden schauten mich unentwegt an. Ich konnte nicht entschlüsseln, wobei es bei ihrer Unterhaltung ging, abgesehen von einigen Wortfetzen wie *trabajo* (Arbeit) und

media noche (Mitternacht). Kurz darauf sprach sie mich wieder an und nur dieses eine Wort *vamos* (lass uns gehen) elektrisierte mich augenblicklich. Ich wusste, dass ihre Aufforderung keine Einladung für einen Kindergeburtstag war.

Für unser Tête-à-tête hatte sie das Hotel Maritim auserkoren. Während unseres ersten *faire l'amour* entwickelte sich auch zwischen uns eine Konversation über die Liebe, über die schlechten und bösen Individuen, die den Menschen guten Willens ihr Leben verderben und ihnen ihren Anspruch auf Freude und Glück zerstören, über die Ungerechtigkeiten auf der Welt, über Arm und Reich.

»Pero a hora nosotros son los mas rico gentes en todo el mundo. (Aber jetzt sind wir die reichsten Leute auf der Welt.)«

»De verdad, si, si (Ja, ja, wahrhaftig)«, antwortete sie. Ohne prägnante und ausgefeilte Wortwahl – ich mit meinem Holz hacker-Spanisch, sie mit ihrem Pidgin-Englisch – waren also auch tiefergehende Gespräche möglich.

Um Mitternacht kehrten wir ins Three Coins zurück, wo Mery bis drei Uhr ihrem Dienst hinterm Tresen nachging und immer wieder zu mir und den anderen Seelords von Bord, die hier auch eingekehrt waren, hinüberlugte.

»Sach mal, kennst du die schwarzhhaarige Perle hinterm Tresen? Bist ja das erste Mal in Callão«, wollte Hein ganz neugierig wissen.

»Wird wohl so sein«, antwortete ich hintergründig mit einem leicht triumphierenden Lächeln.

»Bist ´nen ganz ausgekochtes Schlitzohr, hast uns nichts erzählt«, warf Rüdiger fast vorwurfsvoll ein.

»Muss ich das?«

»Nee, eigentlich nich, so kenn ich dich aber gar nich.«

Rüdiger gehörte nicht gerade zur Sorte der geschwätzigen Kameraden, die ihre amourösen Geschichten ausbreiteten, gab aber schon mal damit an, zweimal hintereinander ohne Pause, das *faire l'amour* vollziehen zu können; dafür hatte er eine eigene Wortschöpfung kreiert: »eine Doublette bauen«.

Um halb vier morgens lag Mery wieder in meinen Armen – und umgekehrt, aber jetzt in ihrer Wohnung, in der Calle Venezuela. Als ich mich nach dem Siebenten Himmel gegen sieben Uhr von ihr verabschiedete, fühlte ich mich wie neugeboren. Ich hätte die ganze Welt umarmen können. Dieses Gefühl des Glücks nach dem Zusammensein mit Mery entsprang keiner Illusion, ihre späteren Briefe zeugen davon.



Auch ohne ausreichenden Schlaf fuhr ich mit einem *collectivo* (Sammeltaxi) nach Lima, der Hauptstadt Perus mit alten Bauten, Kirchen und Klöstern aus der spanischen Kolonialzeit. 1535 von Pizarro gegründet, machte diese Metropole den Eindruck eines überall wirkenden Gegensatzes zwischen Arm und Reich und vor allem zwischen Neu und Alt, nicht nur, was die klapprigen Autos aus den 20er (!) und 30er Jahren anbetraf.

In der Kathedrale hatte der Mörder des letzten Inka-Königs seine letzte unverdiente Ruhestätte gefunden. Wieviel Blut klebte an seinen Händen!

Nachmittags, bei der Decksarbeit, hielt ich mich an einer Farbrolle fest und hatte noch Gelegenheit, mich während der Abendbrotzeit, an Land von mi mucher – vorläufig – zu verabschieden.

Am Abend des 19. Dezembers lief die ›Hornbelt‹ aus und danach stieg ein zünftiger ›Tagelöhner-Ball‹, selbst unsere drei spanischen Decksleute kippten sich statt ihres gewohnten Rotweins auch harte Drinks mit reichlich Umdrehungen hinter die Binde; es herrschte eine friedliche und ausgelassene Stimmung. Was doch ein Landgang am richtigen Ort bewirken kann!

Am darauffolgenden Sonntag, 4. Advent, wurde der Schwerhutbaum bei Luke zwei abgetakelt, die Runner (Windenläufer) und Blöcke abgenommen und einen Tag später lief unser Dampfer in Arica, der ehemals peruanischen Hafenstadt, am nördlichen Ende von Chile ein. Dieses einmalige schmale Staatsgebilde zieht sich über 4.300 Kilometer (!) an der Pazifikküste Südamerikas hin.

Beide Staaten, Peru und Chile, wurden erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts von Spanien unabhängig. Chile führte von 1879-1885 Krieg gegen seine Nachbarn Peru und Bolivien. Als der von deutschen Einwanderern abstammende General Grau 1884 das letzte Gefecht verlor, soll er sich von der markanten senkrechten Klippe bei Arica mitsamt seinem Pferd hinabgestürzt haben.

Erstaunlich, wie viele Deutschstämmige es in Südamerika bis ins höchste Staatsamt geschafft hatten: Alfredo Strössner in Paraguay, Hugo Banzer in Bolivien, Eduardo Frei, der 1964 amtierender Präsident in Chile wurde (genauer: Österreichisch-Schweizer Abstammung) und Nestor Kirchner in Argentinien; aber nicht alle waren lupenreine Demokraten, Banzer und vor allem Strössner herrschten als rücksichtslose Diktatoren. An der langen, kahlen Küste der Atacama-Wüste konnten wir von See aus Wahlreklame à la Chile bestaunen; die Namen beider Präsidentschaftskandidaten, Frei und Allende, prangten übergroß mit in Stein und Schutt gefrästen Lettern an den Bergen.

In Arica und in den nächsten Häfen füllten sich die Laderäume hauptsächlich mit Kupferbarren und Fischmehl. Nach einem Tag Liegezeit ging es wieder zurück Richtung Nordwest vorbei am Punta Bombon nach Matarani, wo die ›Hornbelt‹ an einer neuen, modernen Hafenanlage festmachte. Anscheinend war man in Peru ziemlich stolz auf diesen Nuevo Puerto Comercial del Sur, da er sogar Motiv einer Briefmarke wurde.



Matarani (Peru)

Jahresende in Chile

Zwei Tage später erlebte ich in Mejillones, nördlich von Antofagasta, meinen ersten Heiligabend im Hafen, aber ohne Landgang.

Wären die beiden sympathischen, sprachgewandten *padres*, die in Frankreich an Bord kamen und sich in vier (!) Sprachen mitteilen konnten, noch auf dem Schiff gewesen, hätten sie uns

sicherlich eine klassische christliche und stilvolle Weihnachtsfeier beschert; so, wie sie auch während der Überfahrt jeden Sonntag eine ökumenische Messe zelebrierten. Leider waren sie schon in Gujacket ausgestiegen. (*Jahre später musste ich erfahren, dass sie von kolumbianischen Guerillos ermordet wurden.*)

Wie schon drei Jahre zuvor, fast das gleiche Ritual: Weihnachtslieder erschallten aus rauen Kehlen, eine Weihnachtsgeschichte aus dem ›Reader's Digest‹ wurde vorgelesen; die Feier verlief zuerst in gepflegtem Rahmen, nur der Alte ließ sich nicht blicken, geschweige denn, Essen und bunte Teller auszuverteilen. Danach wurde kräftig Punsch gebechert, die Stimmung wurde lockerer und ausgelassener, aber alles hielt sich im Rahmen, keiner der Decksbauern rastete aus.

Am ersten Weihnachtsfeiertag hatte unser Dampfer um sechs Uhr nach kurzer Reise, wieder nordwärts, Hafen Nr. 12 erreicht: Tocopilla, eine saubere, schachbrettförmig angeordnete Stadt in der Atacama-Wüste; hier hatte es seit dreißig Jahren nicht mehr nennenswert geregnet. Die vegetationslosen Berge der Umgebung schimmerten in einem kupferhaltigen Rotbraun.

Frühmorgens mussten mal wieder tonnenweise zentnerschwere Fischmehlsäcke umgestaut werden und nach einigen Stunden in der Kojе zur Aufbesserung meines Schlafkontos ging ich mit den Leichtmatrosen ›Eumel‹ und ›Beatle‹ von Bord. Nach kurzem Fußmarsch erreichten wir das legendäre Etablissement Quince veintiuno (›1521‹). Das war nun keine Anstalt für Höhere Töchter, sondern ein fast familiäres Haus für die Bedürfnisse der Seelords. Im Empfangsraum mit urgemütlichen Plüschsofas, Bartresen und Musikbox wurde in lockerer, entspannter Atmosphäre angebündelt oder im Atrium des Hauses unter freiem Himmel ein gepflegter Cuba libre, aber auch ein chilenischer *pisco* (Weinbrand) getrunken.

Wir ließen an diesem bedeutenden Festtag Jesus einen guten Mann sein und widmeten uns den leiblichen und unfrohen Genüssen, aber nur höchst anständig mit einer Partnerin, wir befanden uns schließlich nicht in einem Swinger-Club, sondern

im Seemanns-Paradies, wo es streng monogam zugeht. Alles andere bei diesem Fest der Liebe hätte auch zu großen Zerwürfnissen geführt.

Nach dem Motto ›Ob blond, ob braun, wir lieben alle Frauen‹ hatte ich mir Carmen ausgeguckt, die rein äußerlich fast ganz das Gegenteil der Opern-Carmen ausstrahlte. ›Beatle‹ Otto machte in derlei Hinsicht keine besonderen Bemühungen oder Anstalten, wollte immerzu nur Musik von den ›Los Beh-Atles‹ hören, während die anderen *collegas* ›La Bamba – yo no soy marinero, soy capitán, bailar bamba ...‹ bevorzugten.

Letztendlich wurde unser blonder Pilzkopf von der rassigen mulata Patricia eingefangen. Seltsam nur – warum kreuzten keine anderen Seelords auf? Im Hafen lagen noch zwei andere Dampfer, ein Laimy (Engländer) und ein Spanier. War dieses ehrenwerte Haus etwa Reederei eigen und warum dieser eigenwillige Name, ›1521‹?

Als ich mit Klaus-Dieter (›Eumel‹) am nächsten Vormittag das Fallreep (Gangway) betrat, machte unser dritter Mann Otto (›Beatle‹) schlapp. Er brach in Tränen aus und jammerte herzzerreißend.

»Was bin ich doch für ein mieses A ...! Ich hab' meine Verlobte betrogen und das auch noch zu Weihnachten!«

»Mann, nu krieg hier ma' nich' den Moralischen, das merkt doch keiner, wenn du nur in Hamburg deinen Sabbel hältst!«, versuchte ich ihn wiederaufzurichten.

Nach einer Viertelstunde schien er sein schlechtes Gewissen verschleudert zu haben. An Bord verschwand er aber ganz schnell in seiner Kammer und heulte wahrscheinlich weiter. Wir, die Polleraffen, hatten uns schon über ihn lustig gemacht. Wie konnte sich nur so ein junger Dachs verloben und zur See fahren – dann auch noch nach Südamerika!

Auch die ›Verlobung‹ von Matrose Albert von der ›Viererbände‹ zuvor in Cartagena mit einer ordinären Dockschwalbe löste bei den meisten Janmaaten Kopfschütteln und Verwunderung aus. In der Früh, nach dem Duschen, gab er auch gern mal

mit seiner Moliprawala (morgendliche Prachtwasserlatte) an, über die Albert sein Handtuch zu drapieren pflegte.

Voller Tatendrang wechselte ich dann an Bord mein Schuhwerk und erklomm mit ›Eumel‹ und dem ›Dicken‹ Steward einen Berg oberhalb Tocopillas. Er war zwar nicht so hoch wie der nahegelegene Cerro Colupo (2.335 Meter), aber wir schafften es auf 300 Meter und wurden mit einem grandiosen Blick zu den umliegenden Bergen und auf das Hafenstädtchen belohnt.



Pazifik und Küstenberge. Der Autor als Bergsteiger

Unser Trio war bei der Bergbesteigung trotz der kühleren Luft oben und dem anstrengenden Abstieg doch mächtig ins Schwitzen gekommen, ein anschließendes Bad im Pazifik kam uns dabei gerade recht. Am frühen Abend dieses Zweiten Weihnachtstages kehrte die Mannschaft noch einmal ins ›1521‹ ein und wir nahmen Abschied von unseren Mädels. Morgens um zehn Uhr hieß es wieder ›Leinen los!‹ und unser grauer Schwan nahm Kurs auf Coquimbo. Am darauffolgenden Sonntag klarte die Decksmannschaft die Luken auf und Montagmorgen machte die ›Hornbelt‹ in diesem mittelchilenischen Hafen fest. Mit Ein- und Auslaufen am späten Abend, mit Lösch- und See-klarmachen, Backbordseite pönen kam ich wieder mal auf 15

Stunden Arbeitszeit. Landgang: Nur für unsere ›Oldtimer‹, die Matrosenbande; sie hatten als ›Altgediente‹ eben an Bord ihre Privilegien.

Am nächsten Tag erreichten wir die drittgrößte Stadt und wichtigsten Hafen Chiles, Valparaiso. Die unterhalb einer Hügelkette und dem Pazifik gelegene schmucke Stadt bot uns sicherlich wieder Gelegenheit für schöne Stunden an Land – dachten wir, wären da nicht diese vier großen Kriegsschiffe der US-amerikanischen und kanadischen Navy! Also beließen wir es am Abend bei einem Gang durch die fast europäisch wirkende Großstadt und mieden aus gutem Grund das Nachtjackenviertel. Seeleute der Christlichen Handelsschiffahrt und Soldaten der Kriegsmarine passen einfach nicht immer zusammen, was ich ja schon in Piräus am eigenen Körper erfahren hatte. Unsere Oldtimer-Viererbande durfte am nächsten Tag ihre einstündige Mittagspause verlängern und inspierte das Hafenviertel, während die Frischlinge zähneknirschend an Bord bleiben und arbeiten mussten.



Valparaiso

Spätabends war unsere Liegezeit beendet und Silvester machte unser Pott nach einem aufwändigen Anlegemanöver im zu kleinen Hafenbecken von Lirquen, einer Siedlung bei Talcahuano, fest; wir hatten den südlichsten – 37° Breite – Hafen unserer Reise erreicht. Die fällige Feier am letzten Tag des Jahres zusammen mit Kowalski, Rüdiger und Otto blieb im gutbürgerlichen Rahmen. Irgendwie bestimmte ein Hauch von Melancholie die Feieratmosphäre, hatte uns ›Beatle‹ Otto mit seinem Lamento über die ›Ach-so-schreckliche-Weihnachtszeit-ferner-Heimat‹ und seinem schlechten Gewissen etwa auch angesteckt?

Am Neujahrstag machte ich nach der Deckswache von sechs bis zwölf einen Spaziergang durch das Kaff. Was für ein Unterschied im Vergleich zu Valparaiso! Ein großer Teil der Häuser waren bessere Bretterbuden, es gab kaum befestigte Straßen oder Autos in dem von dichtem Wald umgebenen Nest. So viel augenscheinliche Armut hatte ich bis dahin in Chile nicht gesehen. Auf dem Weg zur Dorf-Pinte lief mir eine junge Frau



Lirquen