

DAS BUCH DER SEEFAHRT

10.12.08

Bordfunker wollte ich werden. Fliegerei gab es 1951 noch nicht bei uns in Westdeutschland. Gefunkt wurde bei: Polizei, Außenamt, Seefahrt. Seefunk hatte ich mit Detektor empfangen: Norddeich Radio auf 2614 kHz, Logger „Lübbe Hartmann“ auch auf Grenzwellen. Morsefunk Saint Lys Radio/FFL, Norddeich Radio/DAN auf 8 MHz mit Superhet „Quartett“. Norddeich hatte ich mit dem Fahrrad besucht, auch die DEBEG in Emden. Toll! Morsezeichen hatte ich mir 1951 selbst beigebracht. Also ging ich zur Seefahrt.

Funklehrer Joke Janssen hieß mich freundlich willkommen an der Seefahrtsschule Leer. Der 1.8.51 wurde mein Glückstag. Alles fiel mir zu: Morsen, Technik, Verwaltungslehre. Sein Kommentar nach wenigen Schultagen: „Sie sind der geborene Funker!“ Das half. Dezember 1951 erwarb ich nach glatt bestandener Prüfung mein erstes Seefunkzeugnis. Es hieß „Allgemeines Seefunkzeugnis 2. Klasse“, berechtigte zur Ausübung des Funkdienstes auf deutschen Seefunkstellen in Mittlerer Fahrt und zur Berufsbezeichnung Seefunker. Das war der erste Schritt. Ich wollte aber in die Große Fahrt. Dazu benötigte ich das Seefunkzeugnis 2. Klasse „Hauptzeugnis“. Ab 15.1.52 besuchte ich die Seefahrtsschule Bremen als nächstgelegene Ausbildungsstätte. Dort traf ich Ernst Manske/DL1PM als Funkamateure, als Bordfunker auf Nachtjäger Ju88 den 2. Weltkrieg gesund überlebt. Wir wurden Freunde, zusammen mit Schlosser aus Emden. Wir wurden ein Team.

Seefunklehrer Paasch bekam einen schweren Stand. „In dem Oszillator fehlt ja ein Elko!“ So fing es an. Wir waren besser als Paasch! Der alte Pruschkat brachte uns auf Morsetempo. Tempo 125 Zeichen je Minute waren zur Prüfung gefordert. Doch waren wir HSC-Leute, hatten das High Speed Club Diplom des DARC erworben und schon stolze Morsefunke. Wir schafften das Prüfungstempo im Null-Komma-Nix. Paasch wollte uns los werden! Er meldete uns zur Prüfung an; im März 1952 waren wir Seefunker auf Großer Fahrt. Das geforderte Fachpraktikum wurde uns erlassen, da wir schon Funkamateure waren. Es konnte sofort los gehen!

Nach glatt bestandener Prüfung schickte mir die DDG Hansa eine Postkarte ins Haus: „Wir suchen Funker. Hätten Sie Lust, bei uns anzufangen?“ Ich hatte. Ich befragte Joke nach dieser Reederei in Bremen. Er hatte nichts dagegen einzuwenden. Ich sagte zu. Am musterte ich vor dem Seemannsamt Bremen auf dem Hansadampfer „Crostafels“ als Funkoffizier an. Ich war stolz, froh und glücklich. Das Schiff lag im Dock der AG Weser und wurde für die Große Fahrt zum Persischen Golf ausgerüstet. Wir hatten eine Woche Liegezeit bis zum Abheuen. So besuchte ich meine Eltern letztmalig in Leer. Die aber waren

Mardorf, 05.10.05, bln 73.
Schriftart: Tahoma 12

Seereise 001.

Von Bremen ging es nach Hamburg, zuladen. Industriegüter in Einzelkollis, auch Decksladung. Dann Antwerpen, zuladen. Die Maschine war kaum zu merken, es war ja ein Dampfer. Dann Genua, zuladen. Das Hafenwasser war glasklar und warm

Danach Port Sald und Suezkanal, es wurde warm. Zum 1. Mal auf Großer Fahrt! Ich sah Palmen, dahinter die Wüste. Alles war neu. Täglich das HANSA-Funknetz Nachrichten über Ladung. Ich traf die Axenfels/DDTP mit Ernst Manske an Bord. Wir klöhnnten auf Schlackertaste. Klaus Duhme auf Bärenfels/DEAS und OM Zimmermann auf Braunfels/DEAZ. Es war sehr gesellig im Funknetz.

Nächste Anlaufhäfen Djedda, Port Sudan, dann Djibouti, Muscat, Dammam. Schon sind wir im Persischen Golf. Kapitän Brinkmann? kam selten in die Funkbude. Ich gewöhnte mich schnell an den Tagesablauf. 7h wecken, 7.30 frühstücken, 8h auf Funkwache. Die Seenotfrequenz 500 kHz beobachten, Sammelanruf von Norddeichradio/DAN abhören, Wetterberichte der Küstenfunkstellen aufnehmen.

Vor Dammam fragte mich der Alte: „Wie viele Schiffe liegen auf Außenreede?“ Das war neu für mich. Auf dem deutschen Funknetz rief ich DAAD, an alle. Die Greifenfels/DDTF mit Axel Glowna meldete sich vom Anker und sagte: 21. Als der Alte das erfuhr, raupte er sich die Haare und stöhnte. „Das bedeutet vier Wochen Liegezeit am Anker!“ Es wurden 6 Wochen, für mich auch neu. Matrosen malten außenbords, ich malte die Boots Davits mit Mennige als Grundierung und Weißfarbe. Ich war integriert! Bootsmann Jan Schoon aus Bollingen machte mich zum Maler matrosen. Ihn traf ich 1 Jahr später auf der Seefahrtsschule Leer wieder. Daß ich diese Namen alle noch weiß! Mein Langzeitgedächtnis: sehr gut.

Nächste Anlaufhäfen: Khorramshahr/Irak, Basrah, Kuwait, Bushir/Iran. Auf Kuwait Reede maß ich unterm Sonnensegel auf Bootsdeck 48°C im Schatten. Die Rundreise dauerte rund 6 Monate. Am Ende Bremen, Ich kündigte den Vertrag. Nie wieder wollte ich so schwitzen! Ich wollte alles, nur nicht den Persischen Golf. Personalchef Mügge bot mir Indien an auf einem Neubau, ich lehnte dankend ab. Das war also die HANSA. Sicher gab ich gute Laufbahn auf, doch ich wollte nicht.

Fortsetzung

Mardorf, 14.12.08

Meine zweite Seereise dauerte 16 Monate. Sie eröffnete mir das Erlebnis AMERIKA. Niemals mehr wollte ich den Golf sehen; ich hatte genügend Liter Schweiß geschwitzt. Also befragte ich Joke Janssen: Er riet mir zu Fisser & van Doornum in Emden. Ich rief an. Ja gerne, hörte ich, „wir suchen einen Funker für die Große Fahrt, sind Sie frei?“ Ich war. Schon in 8 Tagen sollte ich an Bord. Ich beschreibe diese Reise auf Seite 17 dieses Buchs.