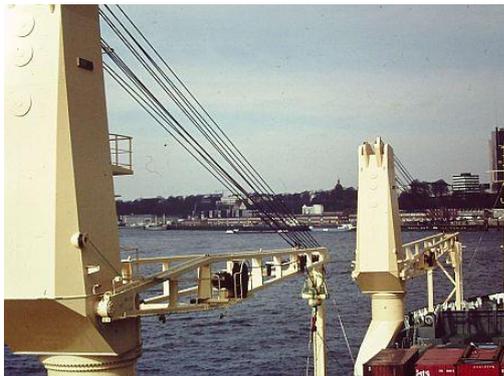


Seemanns Braut ist die See – Frauen und Blumen an Bord bringen Unglück!



Mein Schiff befand sich im Liniendienst Hamburg–Mittelmeer–Hamburg. Eine Rundreise dauerte zwischen 6 und 8 Wochen. Nach Abgang Hamburg wurde Bremerhaven angelaufen, dann jeweils 1 bis 2 Häfen in Griechenland, der Türkei, Ägypten, Syrien, und dem Libanon; dann ging es zurück über Antwerpen und Tilbury (London) nach Hamburg. Die Rotation der Häfen im Mittelmeer wechselte gelegentlich.

Frauen in einem Männerberuf waren Anfang der 1980er Jahre noch eine Seltenheit. Frauen, die beruflich zur See fuhren, waren noch seltener. Sicherlich kennt jeder die alte Seemannsweisheit „Frauen (und Blumen) an Bord bringen Unglück“. Diese Überzeugung teilte auch der Kapitän, unter dem ich meinen ersten Vertrag beginnen sollte und er war nicht begeistert mit einer Frau seine letzte Rundreise vor seinem ersehnten Urlaub fahren zu müssen. Der Reeder teilte mir diese Tatsache aber erst kurz vor Antritt meiner Reise mit.



Nun ging es also los. Ich stieg in Hamburg ein. Einerseits freute ich mich auf meinen Beruf als Seefunkerin, andererseits hatte ich ein ganz mulmiges Gefühl. Der Kapitän mochte mich wirklich nicht, und mein Vorgänger hatte es nicht für nötig gehalten, mich in meine Aufgaben einzuweisen.

Meinen Koffer hatte ich vor der verschlossenen Funkerkammertür abgestellt und dann den Kollegen eine Ewigkeit lang vergeblich auf dem ganzen Schiff gesucht. Ich kehrte ratlos zurück auf die Brücke und schaute dem

1. Offizier Roland beim Markieren der Ladepläne zu.

Irgendwann schnaufte dann mein Vorgänger die Treppen herauf, sah mich, winkte mir zu und sagte: „Da sind Sie ja. Ich war schon unten im Auto. Schön! Sie waren ja bei Hagenuk, dann kennen Sie sich ja aus. Gute Reise, tschüss!“ – Meinen Einwand: „Die Geräte kenne ich, aber den Papierkram nicht“ hörte er nicht mehr, er hatte auf dem Absatz kehrtgemacht, ich blieb verzweifelt dreinblickend zurück. Roland versuchte mich aufzumuntern: „Wir schaffen das schon“. Er übernahm das Ausklarieren für Hamburg und ich schaute ihm interessiert über die Schulter. Der Kapitän beugte mich kritisch.

Meine Vorfreude auf meine erste Reise war verflogen, mir war übel. Beim Passieren der Schiffsbegrüßungsanlage „Willkommhöft“ stand ich auf der steuerbord Nock. Es erklang unsere Nationalhymne, darauf folgte der Ansagetext mit den Schiffsdaten und der Route „ ... Hamburg verabschiedet das



deutsche Containerschiff "Estetrader" auf seiner Reise nach Piräus" Mehr bekam ich von der Ansage nicht mit. Ich hatte Mühe, die Tränen zurückzuhalten.

Der Elbelotse kam zu mir und legte seinen Arm um meine Schultern. „Na, das ist die erste Reise, stimmt's?“ Ich nickte. Wir plauschten noch ein Weilchen, dann erfolgte der Lotsenwechsel und ich begab mich in den Funkraum. Bevor ich mich dem Papierkram widmete, probierte ich meine Funkstation aus. Ich setzte ein TR an DAN ab. Der Kollege aus Norddeich wünschte mir eine gute Reise.



Aber diese erste Reise sollte keine gute Reise werden.

Während wir in Hamburg bei schönstem Wetter starteten, herrschte in der Deutschen Bucht Sturm mit orkanartigen Böen aus Nordwest.

Für das Anlegemanöver an der Stromkaje in Bremerhaven wurden vorsorglich zwei Schlepper bestellt. Aber selbst mit deren Unterstützung gelang es nicht, das Schiff von der Kaje abzuhalten. Der Bug rauschte auf die Pier zu und das Schanzkleid war an der Backbordseite ordentlich verbeult! Der Kapitän war sichtlich „bedient“. Seinen Blick in meine Richtung kann ich nicht beschreiben. Auf seiner Stirn stand geschrieben: „Frauen an Bord bringen Unglück!“

Auf dieser Reise waren Fahrgäste mit an Bord. Ein älteres Ehepaar, Freunde des Reeders, hatten von diesem eine Rundreise geschenkt bekommen. Begeisterungstürme löste dies bei meinem Kapitän nicht gerade aus. Nun waren da noch zwei Personen mit auf der Brücke, sie redeten viel und sie fragten viel. Als die nette ältere Dame den Kapitän bat, die Kurslinien dieser Urlaubsreise in einen Esso-Straßenatlas einzuzeichnen, war da wieder dieser Blick, den ich aus Bremerhaven kannte. Aber ich konnte aushelfen. Diesen Job übernahm ich gerne. Ein bisschen terrestrische Navigation hatte ich von meinen Eltern gelernt. Die Mine des Kapitäns hellte sich etwas auf. Aber dieser Sympathiepunkt sollte nicht lange vorhalten.

Während der Liegezeit in Piräus ereignete sich ein weiterer ernster Vorfall. Der Koch war - vermutlich wegen der hohen Arbeitsbelastung und definitiv unter dem Einfluss von viel zu hohem Alkoholgenuss - durchgedreht. Er war mit einem großen Kochmesser auf den Kapitän losgegangen. Dieser konnte sich gerade noch in seine Kammer retten. Natürlich wurde der Koch sofort gefeuert. Er musste das Schiff umgehend verlassen. Aber wer sollte nun kochen? Der Kapitän blickte mich an. Mir schwante Schlimmes, und er fragte tatsächlich: „Können Sie kochen?“

Die Bedingungen schossen mir durch den Kopf: 2 Passagiere, 14 Crewmitglieder aus 5 Nationen, 2-Mal täglich warmes Essen, ca. 11 Tage bis nach Hamburg, wo der neue Koch an Bord kommen würde. – „Nein“ log ich „ich kann leider überhaupt nicht kochen.“ Er bestimmte die Matrosen Dieter und Carlo



für den Küchendienst.

Mein Sympathiepunkt für die Straßenatlas-Aktion war dahin und von nun an bestand das Mittagessen aus Hähnchen mit Pommes und das Abendessen aus Pommes mit Hähnchen. 11 Tage lang!

Alternativ konnte sich jedoch jeder am Kühlschrank mit Brot, Wurst und Käse selbst versorgen.

Zwei Mittelmeerhäfen mussten wir noch anlaufen. Lattakia, Syrien und Beirut, Libanon (Foto)

Als ob das Geschehene nicht schon genug wäre - Noch ein Unglück. In Beirut wurde das Schiff mit Granaten beschossen. Der Kapitän meinte, er bräuchte mich für den Schreibkram mit den Behörden nicht, ich solle mich zu meiner eigenen Sicherheit in meine Kammer begeben. Ich glaube, er konnte mich schlichtweg nicht mehr sehen.

Die libanesischen Beamten brauchten für ihre Ermittlungen nur einen Tag. Später erfuhr ich, dass sie großzügig mit Zigaretten-Stangen bedacht wurden. Aber nicht nur die Zigaretten beschleunigte das Arbeitstempo, auch amerikanischer Whiskey wurde gerne angenommen.

Endlich waren wir wieder in Hamburg. Der neue Kapitän musste schon eingetroffen sein. Ich hörte Crewmitglieder, die freudig die Information weitergaben: „Kapitän Manfred ist wieder an Bord!“ Ich traf ihn erstmals auf der Brücke an. Mit einem strahlenden Lächeln und ausgestreckter Hand kam er auf mich zu: „Hallo Funkerin, ich bin Manfred, der neue Kapitän. Freut mich, Dich kennenzulernen“. Ich freute mich auch, aber ich war von dieser lockeren und freundlichen Art so überrascht, dass ich kaum etwas sagen konnte.



Es begann so etwas wie ein neues Zeitalter an Bord. Eine völlig entspannte Arbeitsatmosphäre unter souveräner Führung des neuen Kapitäns. Ich traute mich immer öfter aus meinem Funkraum heraus und verweilte so oft es ging auf der Brücke. Die Freiwachen wurden deutlich geselliger.



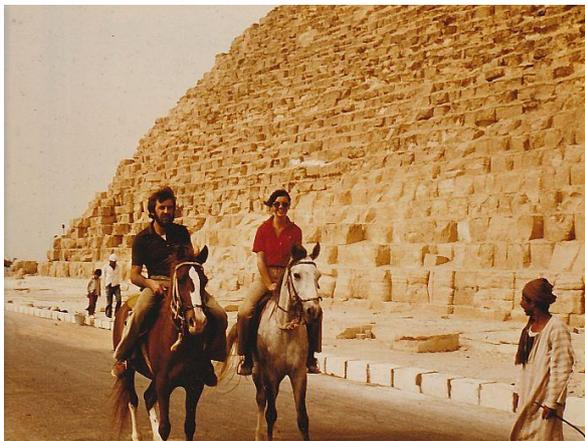
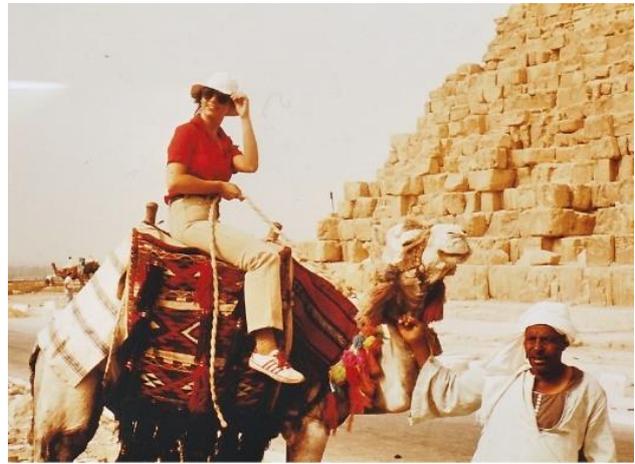
Der Kapitän lud gelegentlich zum BBQ an Deck, es wurde viel Backgammon gespielt und der absolute Renner war das Tischtennis. Ich war eine beliebte Gegnerin bei allen, denn ich verlor immer. Die übrige Crew hatte mir jahrelanges Training voraus. Ich wurde stets mit harten Schmetterbällen regelrecht abgeschossen. Wenn es mir gelang dem Schmetterball von vorn auszuweichen, traf er mich im Rücken, weil er von der Wand zurückprallte. Die Crew hatte ihren Spaß und ich unzählige blaue Flecken. Nach dem Seitenwechsel hatte ich die offene Tür im Rücken.

Das verschonte mich vor so manchem blauen Fleck, dafür musste ich aber regelmäßig Tischtennisbälle nachkaufen. Denn wenn diese nun an mir vorbeischoßen, hüpfen sie direkt ins Meer. Da die weißen Bälle sofort in den Schaumkappen verschwanden, kaufte ich leuchtend gelbe. Ich konnte ihnen ein Weilchen länger hinterherschauen und dachte so manches Mal an das Märchen von Hänsel und Gretel und die Brotkrümel.

Ich ging in jedem Hafen an Land, außer im Libanon. Hier verließ keiner von der Crew das Schiff. Es war das Jahr 1981; vereinzelt waren bereits Schüsse in den Bergen zu hören. Der Libanon-Krieg brach 1982 aus. Die vermeintlichen Kriegshandlungen waren aber nicht der einzige Grund dafür, warum mir Landgänge verboten waren. Es wurde noch mit Frauen gehandelt! Während einer Ausklärung fragten die Beamten den Kapitän, ob sie mich nicht kaufen könnten. Da Manfred und ich nur deutsch miteinander gesprochen hatten, konnten sie nicht ahnen, dass ich ihre Frage verstand. Manfred sah mich an: „Wir sind dann hier fertig. Du kannst schon mal gehen“. Ich trollte mich sagte aber noch: „Frag‘ was ich wert bin. Das muss ich wissen!“. „Ich geh‘ doch nicht ernstlich auf Verhandlungen ein!!“

Am nächsten Morgen fragte ich nach: „Und, was wollten sie für mich bezahlen?“ Grinsend kam die Gegenfrage: „Was hätte dein Mann mit 13 Kamelen anfangen sollen?“ Kamele! Und wenn, wären 13 Kamele ein guter Preis gewesen?

Ansonsten scharfte ich schon mit den Hufen, wenn die Hafenmolen in Sicht kamen. Ich holte mir Tipps und Anregungen bei den Hafenagenten und Supercargos für mein Sightseeing. Gelegentlich organisierte ich auch Ausflüge für mehrere Crewmitglieder zusammen. Bei einem Ausflug zu den Pyramiden von Gizeh waren wir zu sechst. Sehr zur Freude der Kollegen, anwesenden Touristen und Tierbesitzer versuchte ich mich im Kamel-Reiten. Es gelang mir absolut nicht! Wie viele Male ich im warmen weichen Wüstensand landetet weiß ich nicht mehr.



Dann erlöste mich der 2. Ing. Er hatte während meiner Vorstellung zwei Pferde geliehen. Im Galopp sausten wir rund um die Pyramiden.

Auch auf Pferden fühlte ich mich nicht unbedingt wohl, aber es war deutlich einfacher als auf einem störrischen, heftig schaukelnden Kamel.

Am liebsten saß ich halt doch auf dem Platz neben dem wachhabenden Offizier. Ich genoss den Weitblick und fotografierte unzählige Sonnenuntergänge.



Mein zweiter Lieblingsplatz war das Peildeck. Dort lag ich so manche Freiwache und genoss die Sonne. Damit ich meine Ruhe hatte, habe ich sogar die Reling gemalt und so mein persönliches Lido-Deck verteidigt. Es gingen zwar ein paar Freiwachen dabei drauf, aber dafür konnte ich hier schließlich ungestört Sonnenbaden – auch wenn die Matrosen, seit ich dort meine Freiwachen verbrachte, sehr

großen Wert auf die Pflege der höher gelegenen Kranteile legten.



In Erinnerung sind mir auch die regelmäßigen Bootsmanöver geblieben. Sie waren Pflicht und Spaß zugleich. Wir unternahmen regelmäßig ausgedehnte Rundfahrten rund ums große Schiff.

Wir bestiegen das Rettungsboot bequem vom Bootsdeck aus und wurden abgefiert.

Zurück an Bord mussten wir aus Sicherheitsgründen über die Lotsenleiter. War das wirklich sicherer? Die Leiter bewegte sich von der Bordwand weg und wieder zurück, das Rettungsboot schwabbelte auf und ab.

Beim ersten Bootsmanöver war mir ziemlich mulmig. Die Funkerin sollte als erste die Strickleiter erklimmen. „Nein, ist kein Test, purer Zufall“ wurde mir mitgeteilt und „Nicht nach unten schauen!“

Ich schaute nach oben und hatte eine Erleuchtung. Die Himmelsleiter. Ich hatte mich schon immer gefragt, warum die Lotsenleiter auch Jakobsleiter hieß. Mir kam die biblische Erzählung von Jakobs Auf- und Abstieg zwischen Erde und Himmel in den Sinn. Nun hing ich hier zwischen Himmel und Wasseroberfläche und wollte mir nicht anmerken lassen, wie unwohl mir eigentlich war.

Lieber Gott, mach, dass das gut geht!



Natürlich ging es gut und die Zeit auf der „Estetrader“ gehört zu den großen Abenteuern meines Lebens.

Diese Geschichten, wie auch noch viele weitere, werde ich mit großer Freude meinen Enkeltöchtern erzählen. Schlussendlich glaube ich, dass an dem Aberglaube Frauen und Blumen an Bord würden Unglück bringen nur bedingt etwas dran ist. Wenn man fest dran glaubt, dann würde es auch so kommen und nicht jede Fahrt war so aufregend wie meine erste.

Jutta Landwehr, DF6LP im August 2021