

Rainer Ritter

# **BRIEFE VON SEE**

**Aus dem Leben eines Kapitäns**



HINSTORFF



## Auf Reede vor Djakarta (Indonesien)

8. August 1983

»Liebe Heli, lieber Doc,  
die Indonesier lassen uns schmoren. Auf dem Schiff meines früheren Broterwerbs wäre uns längst die Luft – meint: Trinkwasser – ausgegangen, doch dieser Schnellfrachter-Typ verfügt über größere Tanks, was die Lage etwas entspannt.

Mit unseren Transporten unterlaufen wir die Frachtraten einer hier etablierten Schifffahrtskonferenz. Jeder Import und Export mit unseren Schiffen hängt somit vom »Ja« oder »Nein« der (vermutlich korrupten) Beamten in der betreffenden indonesischen Regierungsstelle ab, weshalb hinsichtlich unseres Einlauftermins weder die lokale Agentur noch der Reedereivertreter in Singapur eine Prognose wagen. In den Laderäumen stapeln sich Zellulose und Mengen von brusthohen Papierrollen aus Skandinavien, letztere für die Rotationsmaschinen der Presse des Inselstaates. Aus der Agentur ließ sich vernehmen, dass unter anderem darüber nachgedacht wird, uns nach Singapur umzuleiten und die Ladung für Jakarta dort zu löschen.

Ihr seht, da ist allerlei Diffuses im Spiel. Grund genug, vorerst ruhig zu bleiben, zumal die Dinge nicht in meiner Hand liegen. Das taten zwar diverse Missliebigkeiten im bisherigen Reiseverlauf auch nicht, doch die gingen mir durchaus nahe.

Zum besseren Verständnis sollte ich vielleicht vorausschicken, dass unser Schiff in der Flotte den Ruf eines Pechvogels genießt. Daher braucht es, getreu einem deutschen Sprichwort, für Spott und Häme nicht zu sorgen. Der Dampfer wird praktisch seit seiner Indienstellung vom Unglück verfolgt, ständig passieren Dinge, die ihn in den Fokus der nautisch-technischen Inspektion der Reederei und der Reparaturabteilung rücken, wo er dauerhaft einen der vorderen Plätze auf allen erdenklichen Tagesordnungen einnimmt.

Dabei begann die Reise durchaus entspannt, beinahe schon gemütlich. Wir verließen wie geplant den Rostocker Überseehafen, fuhren ein gutes Stück in den Bottnischen Meerbusen und dort ins schwedische Skelleftehamn. Hier lag Zellulose für uns. Und zwar genau drei Tage vor Mittsommer. Zu einer Zeit also, in der in Schweden die Sonne, wenn überhaupt, nur kurz untergeht. Abend- und Morgendämmerung fließen beinahe Übergangslos ineinander, und die Nacht verkümmert zu einer astronomischen Kategorie, die von Dunkelheit nicht viel wissen will. Die kleine Stadt liegt in einer für Schweden typisch unterbevölkerten Gegend. Hier ein kleines Holzhaus, dort ein weiteres, keines gleicht dem anderen. Schon gar nicht, was die Gardinen betrifft.

Das Sinnen und Trachten der einheimischen Stauer galt in diesen Tagen dem möglichst günstigen Kauf von Schnaps in nach oben offenen Mengen. Nun ja, man war darauf eingerichtet und half, wo es ging.

Bis dahin war die Welt also in Ordnung. Von Schweden kommend liefen wir kurz Rostock an, für einen Tag. Zeit genug, um dem Thronfolger probeweise für den Mittagsschlaf Papas großes Bett zu überlassen. Kam gut an!

Die Leinen gingen los und wir nach Kiel. Im Nord-Ostsee-Kanal zog sich alles derart in die Länge, dass ich statt Mitternacht erst nach zwei Uhr in die Koje kam. Als wir endlich Brunsbüttel am elbseitigen Ausgang des Kanals verließen, die Elbe abwärts schipperten und den dort aufkommenden Wind gut wegsteckten, legte ich mich nieder. Nicht lange, denn dann rief mich ein lauter Knall ans Fenster. Draußen baumelte unser Schwergutbaum – Kapazität 120 Tonnen, Gewicht 32 Tonnen – an ein paar wenig bedeutenden, nicht sonderlich starken Drähten und schlug im Schwenkbereich alles kurz und klein. Als mich der Kapitän anrief, stand ich bereits in der Kombi bereit. Zusammen mit Bootsmann und Matrosen fingen wir den Baum ein. Sichernten ihn so gut es ging, während das Schiff weiter nach Antwerpen *rollte* und *stampfte*. Auf dem

Weg, so die Entscheidung der Reederei, sollten wir während eines Stopps in der Werft von Vlissingen – das liegt an der Schelde oberhalb von Antwerpen – den Ladebaum abtakeln und an Land setzen.

Doch das Schicksal hatte andere Pläne. Das Wetter wurde immer schlechter, die Weiterfahrt zunehmend riskant. Daher drehten wir mit der Absicht um, den beschädigten Ladebaum jetzt in Cuxhaven abzugeben. Ein 200-Tonnen-Autokran würde umgehend in Marsch gesetzt.

Als wir in Cuxhaven anlegten, befand sich der Autokran bereits in Stellung. Mit dabei: Die gefühlt komplette Gästeschar des Seebades, die es wegen des kühlen Wetters vorzog, dem Schauspiel beizuwohnen. Erwartungsgemäß ließ sich der Ladebaum nicht im Handstreich abtakeln. Die Aktion zog sich hin, ein Wust von Drähten musste entflochten und durchgebrannt werden. Dies geschah von einer kleinen Gondel aus, die ich mir für die Arbeit in luftiger Höhe mit unserem *Storekeeper* teilte. Unter den Fotografen war bestimmt auch einer von der Bildzeitung.

Es begann bereits zu dunkeln, als wir erneut nach Antwerpen abliefen. Dort angekommen, erkannte ein Arzt als Ursache für die zunehmenden Leibschmerzen des Kapitäns ein Geschwür im Dickdarm. Beide, Kapitän und Dickdarm, mussten daher dringend nach Hause, eine Vertretung schaffte es gerade noch rechtzeitig an Bord.

Der neue Master ist nicht mehr ganz neu, um die 60 Jahre alt, körperlich soweit in Schuss, kennt aber die Schnellfrachter nicht. Verständlicherweise geht er in allen Fragen auf ›Nummer sicher‹, tut allerdings auch heute noch keinen Schritt ohne seinen Ersten Offizier. Der bin bekanntlich ich!

Englischer Kanal, Biskaya, Straße von Gibraltar, Suezkanal – das ging alles glatt. Im Indik hingegen ließ sich der Südwestmonsun nichts nachsagen und blies aus allen Rohren. So stark, dass im Seegang eine von den in Containern verschifften Fräsmaschinen das Licht der Welt erblickte, als

sie die Blechwand ihrer Box durchschlug. Natürlich schlief ich gerade. Also, wieder rein in die Kombi, den Bootsmann und zwei Matrosen gerufen und in den Container gestiegen. Was eigentlich nur möglich war, weil es sich nicht um eine Standard-Box, sondern um einen Open Top Container handelt. Als Dach dient ihm nur eine schwere Plane, die bei dem starken Wind abzunehmen, nicht ganz einfach war. Innen sicherten wir die Fräse, verzurrten und verpallten sie. Die Meldung an die Reederei fiel dem Kapitän zu, und falls wir irgendwann einmal den ersten Platz auf der Tagesordnung verloren haben sollten – jetzt waren wir wieder im Spiel! Doch schien sich die Lage zu entspannen. Den Piraten war die See zu bewegt, ich war also in Rostock umsonst auf dem Schießplatz!

Der Krakatau – landessprachlich Rakata – grummelte nicht einmal und gab, in leichten Dunst gehüllt, sein gewohntes Bild ab. Vor Jakarta fiel wie angekündigt der Anker. Zeit für mich, dienstlichen Kram aufzuarbeiten.

Damit war ich gerade fertig und hatte Zeit für ein Buch gefunden, als es dem Politoffizier im Verlauf eines Barabends einfiel, auf einen Matrosen einzuprügeln. Eine Stewardess bekam auch etwas ab. Schon war das nächste Theater da, dessen größter Akt wohl erst bei unserer Heimkehr in Rostock zur Aufführung kommt. Versucht Euch einfach vorzustellen, was abläuft, wenn der Parteisekretär in Eurem Sportklinikum die Krankenschwestern vermöbelt. An meiner Konsequenz, Bar-Abende und ähnliche Veranstaltungen gegen 22 Uhr zu verlassen, werde ich weiterhin festhalten. Sie hat sich ausgezahlt, denn: In der heiklen Angelegenheit taugte ich nicht einmal zum Zeugen.

Was bleibt, ist darüber nachzudenken, was wohl als Nächstes passieren wird.

Ansonsten arbeite ich trotz Hitze an meiner körperlichen Fitness. Für die Liegestütze braucht es aber die dicken Arbeitshandschuhe, denn das Stahldeck steht kurz davor, den

Aggregatzustand zu wechseln – was meine heißen Grüße aus Indonesien glaubhaft macht. Zusätzlich hoffe ich auf ein gelegentliches Wiedersehen, wohl eher nicht in Jakarta, wie lange wir hier auch liegen mögen.

Machts gut,

Rainer«

## Auf Reede vor Zhanjiang (China)

24. März 1984

»Hallo nach Dresden!

Helis sanfter Mahnung, mich wieder einmal zu melden, folge ich auf der Stelle. Ich hatte ohnehin ein paar schnelle Zeilen vor, schon um mein unterschwellig bohrendes Schuldgefühl abzubauen. Eher hätte es allerdings auch nicht geklappt, denn wieder einmal gab es – und ich überlege jetzt, wann das je anders war – zu viel zu tun.

Während unserer *Versiegelung* von Schweden nach Antwerpen hatte sich in schwerer See die Sackladung mehrerer Container verschoben und deren Plastewände stark nach außen ausgebeult und teilweise beschädigt. Ein Schaden, der sowohl vom Umfang als auch vom folgenden Arbeitsaufwand – Umstauen, Schadensbericht, Versicherung, Besichtigungen – nicht unerheblich war.

Im Folgehafen Rotterdam standen für uns knapp tausend Fässer Chemikalien an der Pier – Allylchloride und Acrylonitrile. Namen, die Euch heute vermutlich genauso wenig sagen wie mir damals. Erst als ich beim Zulauf an den Liegeplatz an der Pier zwei Löschzüge, einen Rettungswagen, gummibeschrüzte Stauer, Chemikalienspezialisten und Sicherheitsbehörden herumstehen sah und sie alle später auf mich einstürzten, ahnte ich, welch ein Teufelszeug mir dort unterkommt.



*Begutachtung eines Näseschadens, der an Stückgütern entstanden ist, nachdem eine Stabwand zwischen einem Frischwassertank und dem Laderaum gerissen und Wasser in den Laderaum gelaufen ist*

Als wir auslaufklar waren und der Sachverständige für Gefahrgut mir seinen Bericht vorlegte, wünschte er mir eine gute Reise und schob nach: >Ach, bevor ich es vergesse, Herr Ritter. Der letzte Dampfer, der diese Chemikalien fuhr – ein Chinese – ist in Singapur völlig ausgebrannt. Also sein's schön vorsichtig, gelle?<

In Singapur schien man sich des Brandes sehr gut zu erinnern, denn als wir den *Hafenbehörden* unser Gefahrgut andienten, wollten die uns anfänglich nicht einmal in ihre Nähe lassen. Dagegen sprach freilich, dass wir auch 120 Tonnen gefrorene Hühnerbeine, 20 Container Kondensmilch und zwölf Container Schinken zu löschen hatten.

Am Ende bekamen wir den denkbar weitest entfernten Ankerplatz zugewiesen; wer an Land wollte, musste wie ich die Barkasse nehmen.

Als ich nach meiner Rückkehr die wenigen Einkäufe sichtete, fiel mir bei den Boxershorts auf, dass ihnen im Karton, farblich passend zur den Shorts, ein Kamm beigelegt war. Woher wussten die bloß von meiner Intimfrisur?

Gegenwärtig liegen wir auf der Reede von Zhanjiang vor Anker. Der Hafen ist mir bislang unbekannt und der westlichste von China. Er liegt ziemlich genau über, also nördlich von Hainan und somit dicht an der Grenze zum Erbfeind Vietnam. Wann genau sich die Aversion zwischen den beiden Nachbarn aufgebaut hat, weiß ich nicht. Dabei waren es in den alten Zeiten die Vietnamesen – auch wenn sie damals anders hießen – die den Gesandten des chinesischen Kaisers erläutert haben, wie sie drei Reisernten im Jahr schaffen, wo sich die Himmelsöhne mit zwei begnügen mussten. Die chinesischen *Behörden* jedenfalls, noch misstrauischer als sonst, liefen zur Höchstform auf.

Wir haben jedenfalls eine Industrieausrüstung aus Kopenhagen an Land zu setzen, meist überschwere Kollis. Danach *versegeln* wir über Xinggang im Norden Chinas nach Lienyungang, wo bisher die Rede von 1 700 Tonnen Erdnusskernen ist, die nach Westeuropa sollen. Frei von Ungeziefer, wie ich hoffe!

Es folgen Shanghai und Saigon. Ein jüngerer Telegramm sagt, dass in Saigon vereinzelt Fälle von Pest aufgetreten sind. Mir wurde gleich ganz anders.

China hat weite Teile unseres Schiffsraums ausgebucht, so dass ich Zweifel daran habe, dass wir heimreisend, wie anfänglich geplant, in Malaysia Ladung übernehmen. Zudem ist das Angebot stark zurückgegangen. Es wäre also ohnehin nicht viel abzufahren gewesen.

So drängt sich mir der Verdacht auf, dass die verbleibenden 3 000 Kubikmeter Freiraum Vietnam zufallen werden – dem Pesthafen. Vorbeifahren werden wir sicherlich nicht – dagegen sprechen erhebliche Mengen synthetischer Garne, die für Vietnam bestimmt sind. Vielleicht liegt ja in Saigon auch die eine und andere Partie gefrorener Ananasstücke bereit, Toilettenpapier der Marke »Kiss me« könnte es ebenso sein wie Tee (der dritte Schnitt), Keramik, Segeltuchschuhe oder Arbeitssachen.

Mit Blick auf seine Geschichte liegt es nahe, dass sich hier im Süden Vietnams ein paar Worte Französisch nicht schlechtmachen. Viel habe ich freilich nicht anzubieten, versuche es aber immer wieder.

Zu einer noch festzulegenden Zeit beginnen wir mit der Pestprophylaxe, was in erster Hinsicht die Einnahme von Sulfonamiden bedeutet. Auch auf akute Fälle sind wir eingerichtet, mit in Singapur gekauften Medikamenten. Daneben liegen Rattengift und -fallen bereit, mittels derer wir den pestübertragenden Rattenzähnen an ihren Pelzkragen wollen, sobald sie sich sehen lassen. Zu meiner Erleichterung blieb uns bisher selbst das geringste Anzeichen ihrer Anwesenheit erspart, in Saigon aber rennen sie auf der Pier umher.

Doch wir warten erst einmal ab, wie weit sich die Vision von beulenbehafteten Pestopfern und rauchenden Trümmern der Realität annähert. Mitunter ist es zwar nur halb so schlimm, doch würden wir um den Anlauf von Singapur gebracht, an dem uns allen sehr gelegen ist.

Vorerst sende ich Euch peste Grüße aus Asien und verbleibe in alter Frische

Euer Rainer«

## Auf Reede vor Shanghai (China)

12. Mai 1985

»Liebe Schlögers,

an und für sich müsste im Briefkopf stehen: »Schon wieder Reede Shanghai«, denn auf dieser Reise liegen wir hier bereits zum zweiten Mal vor Anker. Nach unser Ankunft und dem ersten Warten liefen wir bald ein, haben Maschinenteile gelöscht und sind danach ein Stück nach Norden, genauer nach Lienyungang *versegelt*, um dort ebenfalls zu löschen, aber auch zu laden.

Wenn wir jetzt erneut auf der Außenreede von Shanghai liegen, warten wir weniger auf einen Liegeplatz, als mehr darauf, dass die für uns bestimmte Partie komplett im Hafen vorliegt. Und genau das ist es, was die Bearbeitung in China so langwierig macht. Gut funktionierende Häfen – dabei denke ich an Singapur, Hongkong, Rotterdam, Hamburg usw. – beginnen bereits, das Schiff zu beladen, wenn sich Teile der Ladung noch im Zulauf zum Hafen befinden.

In China scheinen die Hafen-Verantwortlichen den heimischen Transportunternehmen nicht zu trauen, vielleicht auch den Herstellern. Sie wollen jeden einzelnen Karton, jedes Fass oder Ballen im Lager direkt vor Augen haben, quasi anfassen können, und wehe, es fehlen noch 20 Teile einer Partie, die vielleicht 20 000 Einzelstücke – auch Kolti genannt – umfassen. Da wird gnadenlos weiter gewartet.

Lange Liegezeiten auf einer Reede wie der von Shanghai haben Tradition und lassen auf den Schiffen irgendwann das Trinkwasser zur Neige gehen. Die lehmige Brühe aber, die der Fluss in sein Delta und somit zu uns spült, ist zur Frischwasserproduktion mit dem schiffseigenen Verdampfer völlig ungeeignet.

Sparsamer Umgang mit dem knappen Gut, seine Rationierung und Optimismus beim Warten auf das Wasserboot sind probate Mittel, um irgendwie über die Runden zu kommen.

Der heutige 45. Reedetag verlängert eine unkostenträchtige Periode dieser Reise. Die Betriebskosten unseres Schnellfrachters liegen bei 39 000 Mark pro Tag. Ich summiere da besser nichts auf.

Unsereiner liest in den Tagen vor Anker, denn der Hektik, die nach dem Festmachen im Hafen plötzlich einsetzt, lässt sich kaum durch sinnvolle Vorarbeit begegnen. Vor mir liegt ›Glücklich wie die Könige‹. Das sind ausgewählte Briefe von Hemingway, zu dem ich nicht erst seit meinen Reisen nach Kuba ein besonderes Verhältnis pflege. Angesichts meiner bescheidenden Schreibkunst müsste mir eigentlich der Kugel-

*Büste*

*Ernest Hemingways  
in Cojimar (Kuba),  
wo auch sein (Nobel-)  
preisgekrönter Roman  
»Der alte Mann und  
das Meer« spielt.*



schreiber aus der Hand fallen, doch habe ich mit dem Nobelpreisträger zumindest eines gemeinsam. Ja, den Bart auch, ich meine aber den Wunsch nach Kommunikation. Seine Gelassenheit bei gelegentlich auftretenden grammatischen und orthografischen Schwächen teile ich dagegen nicht. Doch der ebenso trinkfreudige wie trinkfeste Hemingway, wurstig wie er nun mal war, berief sich bei diesem, seinem Defizit auf einen Schriftstellerkollegen: ›Wir würden ja viel öfter in ein Nachschlagewerk sehen, wenn wir nicht so enorm gut wären.‹ Mangelndes Selbstbewusstsein war vermutlich nicht der Grund für seinen Suizid.

Unsere gegenwärtige Welt ist mit ›oben grau, unten lehmig-braun, dazwischen dicker Nebel‹ hinreichend beschrieben. Zwar liegt das Schiff hier auf einem Nebenarm des Chang Jiang, dem nicht-chinesischen Teile der Erde besser als Yangtse Kiang bekannt, doch sein Bruder im Norden, der

Huang Ho, also der Gelbe Fluss, ist ebenso wenig gelb wie der Yangtse sauber ist.

Warum auch nicht? Wann und wo immer ich ein Stück der Donau gesehen habe – sie war nirgends blau.

Der Hafen von Lienyungang ist für uns alle an Bord Neuland, niemand hat hier je seinen Fuß an Land gesetzt. Was sich nun ändern soll. Er, dessen Reedewasser wir immerhin 20 Tage lang studieren durften, weist mit reicher und moderner, wenn auch vorerst ungenutzter Technik auf zukünftige Aufgaben hin. 700 000 Einwohner zählt die Hafenstadt, hat es damit in chinesischen Publikationen aber nicht einmal unter die mittleren Häfen geschafft.

Wenn ich die wenigen chinesischen Wörter, die ich kenne, bemühe – wozu z. B. Lien=Weg, Yun=Wolke, Gang=Hafen zählen – ließe sich der Stadt mit etwas gutem Willen der Name ›Hafen am Weg in die Wolken‹ zuordnen. Was ein Blick auf das Panorama leicht glauben lässt: Gleich hinter dem Hafentor schießen felsige Berge derart steil in die Höhe, dass es zahlreicher, in diesem Fall steinerner Stufen bedarf, um in die Höhe zu gelangen. Etwa, um sich einfach die Beine zu vertreten oder um zu dem kleinen Seemannsclub zu klettern, der vielleicht günstig Konserven oder Souvenirs verkauft.

Allerdings, falls Lienyungang irgendetwas mit dem Himmel zu tun haben will – es stank dort infernalisch und starrte vor Dreck –, würde ich mich schon heute um einen Platz in der Hölle bemühen. Es muss ja nicht ganz vorn am Feuer sein.

Die Herausforderung in Lienyungang bestand aber darin, die erste Erdnuss-Verschiffung richtig großen Stils schadenfrei über die Bühne zu bringen. Das ist das Anliegen der Befrachtungsabteilung der Reederei und mein Ehrgeiz, denn als Empfänger steht kein geringerer als Hanuta in den Ladungspapieren.

Die Beladung sollte sich indes weder als Routine noch als ganz einfach herausstellen. Wo unser Part darin besteht, die Erdnüsse heil von China nach Hamburg zu bringen, geht es

bei den Chinesen darum, sie in einer Weise zu liefern und zu laden, die uns nicht den geringsten Grund für einen einschränkenden Vermerk in den Ladepapieren gibt.

Nun sind aber unsere sozialistischen Brüder Verfechter, wenn nicht gar Erfinder der Umstandskrämerei, und liefen, was das betrifft, zur Hochform auf. Es ging und ging nicht voran. Mal ließ sich der Verantwortliche für die Abnahme der Laderäume nicht finden, dann kam ihnen das Stauholz verdächtig vor. Als das alles geregelt war, fehlte es ihnen an geeigneten Stroppen für die Sack-Hieven. Bei der Anzahl der Säcke pro Hiev hatten wir uns auf 20 geeinigt und das so ihrer Tallierung – also denen, die die Säcke zählen – übermittelt. Dann befand der Ablader, dass eine derartige Hiev zu schwer sei und wir besser nur 18 Säcke nehmen sollten. Dem Ladungsoffizier in mir war das ziemlich egal, doch jetzt ließ sich kein kompetenter Vertreter der Tallierung finden, der befugt war, diese Änderung seinem Zählpersonal anzuweisen. So zog sich das auch an meinem Geburtstag hin: Zwei Uhr morgens kam der Vormann mit einem, wie er meinte, ›dringenden Anliegen‹ – gegen 23 Uhr schmiss ich den letzten Störenfried entnervt raus.

Was immer der wirkliche Grund für dieses Hin und Her gewesen sein mag, am nächsten Morgen ging es los und zu meiner nicht geringen Freude – mit Vollgas! Die LKWs rollten einer nach dem anderen heran, die Hieven mit schweren Erdnuss Säcken flogen förmlich in die Laderäume, wo die Matrosen ihre liebe Not hatten, mit dem Stauholz nachzukommen und die Arbeit der Stauer zu kontrollieren. Nach dem 25 695. Sack war Schluss. Ein jeder Sack enthält feinste Erdnusskerne: Groß, frisch und – besonders wichtig – offenbar frei von jedwem Schädling.

Der Koch arbeitet zwar gegenwärtig an einer Technologie, das Salzen, Kandieren und Rösten der Kerne in Großproduktion zu überführen, ich befürchte jedoch, dass nach spätestens einer Woche der Großteil der Besatzung allergisch, wenn nicht gar mit Schreikrämpfen auf das Wort ›Erdnuss‹ reagiert.

Die Buchungsliste für Shanghai, mit der ich mich gegenwärtig befaße, gleicht einem Warenhaus-Katalog. Spielzeug, Handtücher aus ebenso feiner Baumwolle wie eine große Partie Taschentücher, Konserven, Werkzeuge, Verbandswatte und -mull, Seide, Strickwaren, Borstenpinsel, Kakaopulver, Nudeln und last not least 2 500 Tonnen Reis. Wovon mir letzterer die meisten Sorgen bereitet. Sein Feuchtegehalt kann, ohne dass ich es merkte, durchaus die erlaubten 6,3 Prozent überschreiten. Dem lässt sich in der Regel mit Belüftung der Laderäume begegnen, doch während des Monsuns kann ich genau das im Indik nicht oder nur in begrenztem Umfang tun.

Heli sieht sich am 20. Mai einem weiteren Geburtstag ausgesetzt, darin kennt das Leben keine Gnade. Ich wünsche ihr dennoch alles Gute, hoffe vor aber allem, dass ihr Ehrentag geruhsamer verlaufen möge als meiner.

Ronny zieht am 22. Mai, seinem dritten Geburtstag, das Los für unsere neue Wohnung. Hoffentlich hat er ein glückliches Händchen.

Wann ich heimkomme, weiß ich noch nicht. Das wird maßgeblich davon abhängen, wie und vor allem, wie schnell wir durch Saigon und Singapur kommen.

Trotz dieser Ungewissheit grüße ich herzlich aus dem fernen Osten und wünsche Euch schon mal von hier aus einen schönen Sommer.

In alter Frische

Rainer«

## Im Hafen von Haiphong (Vietnam)

29. September 1986

»Liebe Schlögers,  
morgen fahren wir zu sechst – Chief, Politoffizier, Koch mit Ehefrau, Stewardess und ich – in einem Barkas in die Haupt-



*Ein junger Elefant für den Leipziger Zoo, per Schiff unterwegs von Saigon nach Rostock, war der Liebling der Besatzung und wurde entsprechend verwöhnt.*

stadt Hanoi. Da jeder von uns schon irgendwann einmal mehr oder minder andächtig am aufgebahten Hô Chí Minh gestanden hat, haben wir alten Vietnam-Hasen andere Teile der Stadt im Auge.

Hauptanliegen der Fahrt ist mein Dienstbesuch in der DDR-Botschaft, wo mir auch Post der Besatzung für zu Hause abgenommen wird.

Daher nutze ich die Zeit für ein paar schnelle Zeilen. Neben mir sitzt Dr. Watson auf seiner Stange, ein Beo. Der posierliche Bursche knurrt immer mal wieder unwillig vor sich hin, lässt mich aber im Unklaren darüber, was sein Missfallen

erregt. Dr. Watson unternimmt erste Sprechversuche. Mit seinem Käfig-Domizil scheint er einverstanden zu sein. Falls nicht, äußert sich das zumindest nicht in seinem mangelnden Appetit. Der beginnt mir nämlich Angst zu machen.

Der Beo ist ein Geschenk des Zoodirektors von Saigon. Auf der vergangenen Reise haben wir Tiere für den Leipziger Zoo mitgenommen. Obwohl wir unterwegs, trotz fachlicher Betreuung durch zwei erfahrene Zoomitarbeiter sowie einen vietnamesischen Tierarzt, das jüngste der beiden Rüsseltiere dem Meer übergeben mussten, scheint mir der Zoodirektor weiterhin gewogen zu sein. Was sich nicht nur in dem Beo-Geschenk ausdrückt. Vielmehr hielt er es für opportun, mich um Namensvorschläge für zwei Tigerjunge zu bitten, die vor Kurzem in Saigon das Licht der Welt erblickten. Dass seine Eltern Leipziger sind, mag der Grund dafür gewesen sein, diesen Vorzug einem Deutschen zu geben.

Der Zoo in Saigon ist vielmehr ein Zoologischer Garten im allerbesten Sinne und – wie ich finde – beeindruckender Form. Eine Auswahl seltener Tiere und die üppige Flora Südostasiens finden auf einem riesigen Gelände in harmonischer Weise zueinander. Die Vietnamesen lieben ihn, bevölkern ihn in großen Scharen, so dass einer der Zoomitarbeiter aus Leipzig meinte, sein Direktor würde sich glücklich schätzen, im Jahr so viele Besucher begrüßen zu können wie sein Saigoner Kollege in einem Monat.

Als Namen brachte ich ›Emmy‹ (unsere Taufpatin) für das Weibchen und ›Spiko‹ für das Männchen ins Gespräch. Wenn beide Vorschläge begeistert aufgenommen wurden, liegt das wahrscheinlich daran, dass der Zoodirektor und sein Stab befürchteten, ich könnte Namen anbieten, die Vietnamesen nicht oder nur schwer aussprechen können. Nun stellt sich aber sogar heraus, dass sich ›Emmy‹ bei etwas gutem Willen so anhört wie das vietnamesische Wort für ›Freundin‹.

Unsere Liegezeit in Haiphong geht gemächlich ihrem Ende zu, wir beginnen das letzte Drittel. Obwohl der Hafen im Nor-



*Ende eines Volleyballspiels zwischen der Schiffsmannschaft des MS GEORG HANDKE und einer vietnamesischen Auswahl in Nha Trang im Süden des Landes*

den bereits unser dritter in Vietnam ist, konnte ich noch kein Zeichen eines beginnenden ›Haiphong-Kollers‹ unter den robusten Vietnamfahrern an Bord erkennen. Was auch an unserer umfangreichen sportlichen Betätigung liegen mag. Es gibt nicht viele in der Truppe, die sich nicht auf irgendeine Art und Weise ertüchtigen. Wir behaupten, zwischen Haiphong im Norden und Saigon im Süden jedes Volleyballfeld zu kennen!

Manchmal komme ich aus dem Staunen nicht heraus. Als wir schwere Straßenbaumaschinen löschen wollten, fand sich unter den Stauern keiner, der sich auf die fahrbereiten Kolosse setzen und sie aus der Ecke des Laderaumes heraus, unter den Ladehaken bewegen wollte, es wohl gar nicht konnte. Da war

guter Rat teuer, doch fand sich zu meiner Erleichterung unter den Matrosen einer, der während seines Armeedienstes unter anderem auf und in Pionierfahrzeugen saß. Eine kurze Probe, und schon stand der erste schwere Brocken auf der Pier, wo er allerdings den Verkehr blockierte, denn auch hier fand sich niemand, der ihn wegzufahren vermochte.

Vom Hafenkapitän habe ich mir daher zeigen lassen, wo er die teuren Stücke gern stehen hätte und mit ihm per Handschlag – unter sozialistischen Brüdern sozusagen – vereinbart, das eine Hindernis nebst des anderen auf seine, des Hafenmeisters, Verantwortung genau dorthin zu tuckern.

Ich bin mir ziemlich sicher, wenn wir dereinst ablegen, stehen die Ungetüme immer noch dort.

Apropos ablegen: Von hier aus gehen wir in den Süden. Was nicht schwer zu erraten ist, denn weiter nördlich gehts nicht. In Nha Trang – gesprochen Na Tchang – wartet die zweite Partie von insgesamt 700 Tonnen Rohkaffee auf uns – finales Produkt deutsch-vietnamesischer Bemühungen. Gewachsen sind die Bohnen in Dac Lac, einer Bergprovinz im Süden des Landes. Gepflegt und behütet von DDR-Spezialisten, soll das Endprodukt anfangs den Kaffeebedarf der DDR zu immer größeren Teilen abdecken, später aber devisenträchtig auf dem Weltmarkt gehandelt werden.

Wenn ich zur Qualität der Gemeinschaftsbohnen wenig sagen kann, liegt das nicht allein an der fehlenden Kompetenz des passionierten Teetrinkers, sondern auch daran, dass die mir vorliegenden Proben durchweg ungewohnt geröstet waren: Tiefschwarz (ich nenne das verbrannt) und glänzend. Wir hingegen bevorzugen, wenn ich mich recht erinnere, eher jenen Grad, der die Bohnen lediglich mattbraun werden lässt. Aus Angola habe ich diese Sorte unter dem Namen ›Robusta‹ in Erinnerung. Das sind die Plebejer im Volk der Kaffeebohnen.

Hinter Nha Trang steht Bangkok auf dem Reiseplan. Die Stadt fasziniert mich. Weniger wegen Shows, in deren Verlauf angeblich ein Girl mit ihrer für die Fortpflanzung wichtigen

Körperöffnung eine Cola-Flasche öffnet, als mehr wegen seiner Atmosphäre. Die ist ganz sicher kein Blutdrucksenker.

In der Regel liegen wir aber in Bangkok nur kurz, so dass zumindest mein letzter Anlauf einem Albtraum ziemlich nahe kam – die letzten Landgänger kamen praktisch mit dem Lotsen an Bord! Diesmal sind es 1 000 Tonnen Reis, die einen Stopp in Thailands Kapitale begründen.

Auf Bangkok folgt Singapur, ohne Wenn und Aber. Nachdem wir letztens an der Löwenstadt vorbeigesegelt sind, gibt es diesmal einiges zu tun. Potenzielle Elektronik Käufer in der Besatzung, die damals die Silhouette der Stadt mit Erspartem und tränenden Augen wahrnahmen, kommen sicherlich auf ihre Kosten. Bunker wird übernommen, Proviant und Frischwasser dito. Außerdem soll das Unterwasserschiff wegen seines dicken Bewuchses gebürstet werden, für Kreiselkompass und Radargerät erwarte ich den Service. Ein Kammerjäger will den Schaben zu Leibe gehen. Ein Vorhaben, für das ich ihm und uns spürbarem Erfolg wünsche. Am Ende des Ganzen wird eine Rechnungssumme stehen, deren Nullen sich nur mit Mühe zählen lassen.

Der Reedereivertreter mochte am Telefon nicht ausschließen, dass wir noch einen weiteren Hafen anlaufen. Penang in Malaysia wäre nicht schlecht.

Von dort aus – wo immer das auch sein mag – gehts auf jeden Fall nach Europa und somit nach Hause.

Mit diesen Aussichten lasse ich Euch jetzt allein. Bleiben mir Grüße nach Elbflorenz und Wünsche für einen schönen Herbst ebendort.

Bleibt gesund

Euer Rainer <<

Ebenfalls bei HINSTORFF erschienen



208 Seiten | 36 s/w Fotos  
Euro 12,99  
ISBN 978-3-356-01337-8



296 Seiten | 197 s/w Fotos  
Euro 14,99  
ISBN 978-3-356-01481-5



288 Seiten | 82 s/w Fotos  
Euro 14,99  
ISBN 978-3-356-01600-0



240 Seiten | ca. 60 s/w Fotos  
Euro 14,99  
ISBN 978-3-356-01822-6