

Nach der Westküste Südamerikas und zurück: das Tagebuch eines Schiffsjungen der PADUA 1938 und Erinnerungen an jene Zeit

Ohling, Dirk; Döpfer, Lorenz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Ohling, D., & Döpfer, L. (1993). Nach der Westküste Südamerikas und zurück: das Tagebuch eines Schiffsjungen der PADUA 1938 und Erinnerungen an jene Zeit. *Deutsches Schiffsarchiv*, 16, 125-172. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59713-6>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

NACH DER WESTKÜSTE SÜDAMERIKAS UND ZURÜCK

Das Tagebuch eines Schiffsjungen an Bord der PADUA 1938 und
Erinnerungen an jene Zeit

VON DIRK OHLING
MIT ANMERKUNGEN VON LORENZ DÖPPER

Ich war damals 17 Jahre alt und hatte beschlossen, von Anfang bis Ende der Reise Tagebuch zu schreiben, was ich dann auch nahezu lückenlos durchgehalten habe. Als ich neu-lich – nach mehr als 50 Jahren – das Original der Niederschrift beim Aufräumen auf dem Dachboden wiederfand, kam mir die Idee, dieses wegen der besseren Lesbarkeit abzu-schreiben und mit Erinnerungen und Erläuterungen anzureichern, zumal die beschriebene Fahrt eine der letzten dieser Art war, nämlich auf einem »klassischen« Tiefseesegler, auf der »klassischen« Salpeter-Route um Kap Hoorn, zu den Salpeterhäfen an der Westküste Südamerikas. Die PADUA, 1926 bei Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde fertiggestellt, war der letzte große Frachtsegler-Neubau der Weltgeschichte. Ein knappes Jahr nach der im Tagebuch beschriebenen Reise begann der Zweite Weltkrieg, der die Handelsschiffahrt der letzten Großsegler für immer beenden sollte.

Die Bedingungen, denen Schiff und Besatzung auf den langen Törns ausgesetzt waren, glichen im übrigen noch jenen vergangener Jahrhunderte, denn es hatte sich an Bord dieser Oldtimer seither kaum etwas geändert. Die Schiffe hatten keinen anderen Antrieb als den des Windes. Deshalb gab es auch keine modernen Einrichtungen an Bord, wie beispiels-weise Kühlräume für Vorräte oder gar Aufbereitungsanlagen zur Erzeugung von Trink-wasser aus Seewasser, und in den Unterkünften fehlte jegliche Heizung.

Daraus ergaben sich für die Mannschaften dieser Segler Entbehrungen, die man sich heute schlecht vorstellen kann.



Die Viermastbark PADUA

Dieses Tagebuch ist im wesentlichen eine Niederschrift meiner damaligen Eindrücke und Empfindungen, die ich mich in jenen Wochen und Monaten aber aus Angst vor Entdeckung und damit verbundenen Folgen oft scheute, in aller Ausführlichkeit darzulegen. Damit der Leser sich ein wirkliches Bild von jener Reise machen kann, habe ich im nachhinein Erinnerungen und Erläuterungen angefügt, die im Text durch gerade Schrift kenntlich gemacht sind. Außerdem sind zur Erleichterung des Lesens orthographische Fehler getilgt worden. Die abgebildeten Federzeichnungen sind meinem Tagebuch entnommen.

Nach meiner Abmusterung von der PADUA am 23. September 1938 in Bremen und einer drei Monate dauernden Dienstzeit als Jungmann auf einem Trampdampfer im Mittelmeer gab ich die Seefahrt auf und entschied mich für eine Laufbahn an Land.

Ganz los kommt man aber nicht von einer solchen Vergangenheit. Und es ist gewiß keine Übertreibung, wenn ich sage, daß meine Schiffsjungenzeit an Bord dieses Windjammers das beeindruckendste und nachhaltigste Erlebnis meines ganzen Lebens bleiben wird!

Wie es dazu kam ...

Aufgewachsen in einer kleinen Stadt unweit der Nordseeküste, galt mein Interesse schon früh allen Dingen, die mit Wasser und Schifffahrt zu tun haben. Diese Neigung wurde begünstigt durch die Lage meines Elternhauses, hinter dessen südlicher Grundstücksgrenze in geringem Abstand ein zu damaliger Zeit verkehrsreicher Verbindungskanal vorbeiführte, auf dem sich wunderbar herumschippern ließ.

Die Schiffsführer der kleinen Torfschiffe und langen Lastkähne, die in Schleppverbänden hauptsächlich Steinkohle aus dem Ruhrgebiet transportierten, wurden von uns Kindern bewundert und in unserer Phantasie zu wilden Piraten befördert.

Dieser nasse und gewiß nicht ungefährliche Spielplatz, den wir so gut wie täglich aufsuchten, machte natürlich der Mutter Sorgen. Und als dann eines Tages, ich mag gerade acht Jahre alt gewesen sein, mein ständiger Spielkamerad Emanuel vor meinen Augen ertrank, bestand sie darauf, daß ich erst einmal schwimmen zu lernen hätte. Auch für meine beiden jüngeren Brüder wurde dieses Lebensalter für das Erlernen dieser unter Umständen lebensrettenden Fertigkeit festgelegt. Badehosen hatten wir in den Sommermonaten immer in der Hosentasche. Wind und Sonne waren unsere Handtücher. Obwohl von dunkelbrauner Farbe, weil ausgedehnten Moorgebieten entstammend, hatten die Fluten dieses Kanals für uns Kinder nichts Unappetitliches an sich. Wenn weit von Zuhause entfernt, löschten wir sogar, falls es nicht anders ging, unseren Durst mit dem bernsteinfarbenen Wasser. Bei guter Witterung ruderten, paddelten oder wriggten wir darauf herum, und winters konnten wir dort unseren flachen, langkufigen Schlittschuhen freien Lauf lassen. Kurzum: Der Kanal war unser »Mississippi«. Aber von allen meinen Altersgenossen, die zu dieser Szene gehörten, war ich wohl derjenige, der sich am weitesten von seinen Phantasien und abenteuerlichen Träumen forttragen ließ. Ja, es waren schließlich geradezu Obsessionen, die mich immer mehr daran hinderten, das pflichtschuldige zu tun, was in diesem Alter das Wichtigste ist, nämlich in der Schule einem nützlichen Abschluß zuzustreben.

Mein übermächtiges Fernweh siegte schließlich über alle rationalen Einwände und Bedenken. Und so erklärte ich meinen Eltern eines Tages, das Gymnasium verlassen zu wollen, um zur See zu fahren. Natürlich waren sie entsetzt. Doch mütterlicher Pragmatismus bekam bald die Oberhand mit dem Entschluß, den Jungen, wenn er schon nicht zustimmen war, erst einmal für die Gefahren der Segelschifffahrt fit machen zu lassen. Denn daß es mit einem richtigen Großsegler beginnen mußte, war nicht nur mein sehnlichster Wunsch, sondern obligatorisch, wenn eine nautische Ausbildung an einer Steuer-

mannsschule als Ziel angestrebt werden sollte. Fit und mit der Arbeit an Bord eines Windjammers vertraut gemacht werden sollte ich, weil meine Mutter darauf bestand, zunächst einmal auf der Deutschen Seemannsschule¹ in Hamburg/Finkenwerder, deren Adresse wir von Bekannten hatten.

Der Clou dieser Schule war, daß sie über das alte Segelschulschiff GROSSHERZOGIN ELISABETH verfügte, das im Köhlfleet vertäut lag und aus Altersgründen vorsorglich auch nicht mehr vom Fleck bewegt wurde. Gehöriger Drill der »Zöglinge« in der Takelage dieses Veteranen war, wie ich bald am eigenen Leibe erfahren sollte, aber noch bestens möglich. Und darauf kam es den Eltern an. Der Junge sollte sich an die Arbeit hoch oben in den Masten auf schwankenden Seilen (Fußpferden) erst einmal ohne Seegang gewöhnen. Eine weise Entscheidung, wie sich später auf der PADUA zeigen sollte. Denn auf diesem Schiff, das zur berühmten Flying-P-Line F. Lacisz gehörte, sollte es Anfang 1938 losgehen, auf der berühmt-berüchtigten Route um Kap Hoorn zur Küste Chiles und zurück.



Die PADUA auf der Elbe, am Haken des Schleppers ADOLF. Die Royals wurden aus Stabilitätsgründen heruntergenommen

Als es dann losging ...

schrieb man den 10. Februar 1938. Es war ein ungemütlicher, grauer und naßkalter Wintertag mit böigem Wind. – Ich war am 30. Januar, einem Sonntag, abends an Bord gekommen. Bis Hamburg-Altona mit der Bahn, von dort wegen meines schweren Seesackes mit dem Taxi bis zu den Landungsbrücken und dann – weil es wohl anders schlecht möglich war – mit einem Jollenführer bis zum Liegeplatz der PADUA am Holthusenkaai. Ich sehe mich noch deutlich auf das in nächtlicher Dunkelheit liegende, spärlich beleuchtete Schiff kommen. Niemand, der einen in Empfang nahm. Mein Eindruck von diesem Abend und der ersten Nacht in kaum beleuchteten, muffigen Unterkünften war niederschmetternd! In der Messe, wo eine einzige trübe Lampe kaum Licht ausstrahlte, stank es nach verdorbenen Lebensmitteln und dreckigem Abwaschwasser. Ich war drauf und dran, zu kneifen und auf der Stelle nach Hause zurückzufahren. Allein die vorauszusehende Blamage ließ mich davor zurückschrecken. In dieser ersten Nacht an Bord fand ich nur wenig Schlaf. Kalter Zigarettenrauch und Ausdünstungen des niedergebrannten Kohlenfeuers in einem Kanonenofen, der in einer Ecke stand und sein Rohr durch eine Öffnung im Skylight steckte, machten das Atmen zur Qual. Am nächsten Morgen hörte ich beiläufig, daß diese kümmerlichen Öfen gleich zu Beginn der Reise aus den Logis entfernt werden sollten – wegen Brandgefahr! Irgendwie war ich froh darüber. Lieber unter meinen zwei dünnen Decken frieren als den Gestank des Kohlenfeuers ertragen.

Wir Neulinge unter der alten Besatzung, die erst in den folgenden Tagen nach und nach erscheinen sollte, kamen uns anfangs nur wenig näher. Die meisten waren ziemlich in sich gekehrt und schweigsam, offenbar ebenso deprimiert wie ich. Das sollte sich erst ändern nach dem Auslaufen, als jeder seinen festen, ganz privaten Platz, nämlich die Kojе, zugewiesen bekommen hatte, und auf dem Schiff und in den Unterkünften Ordnung, verbunden mit annehmbarer Sauberkeit, eingekehrt war. Wir Jungen waren meistens nicht älter als 17 Jahre, und unser Jüngster im Logis sogar erst 14 Jahre alt, Milchgesichter also, die aber fest entschlossen waren, allem Ungewissen tapfer entgegenzutreten, komme, was da wolle.



Ein Teil der Jungs und Jungleute auf dem Achterdeck der PADUA

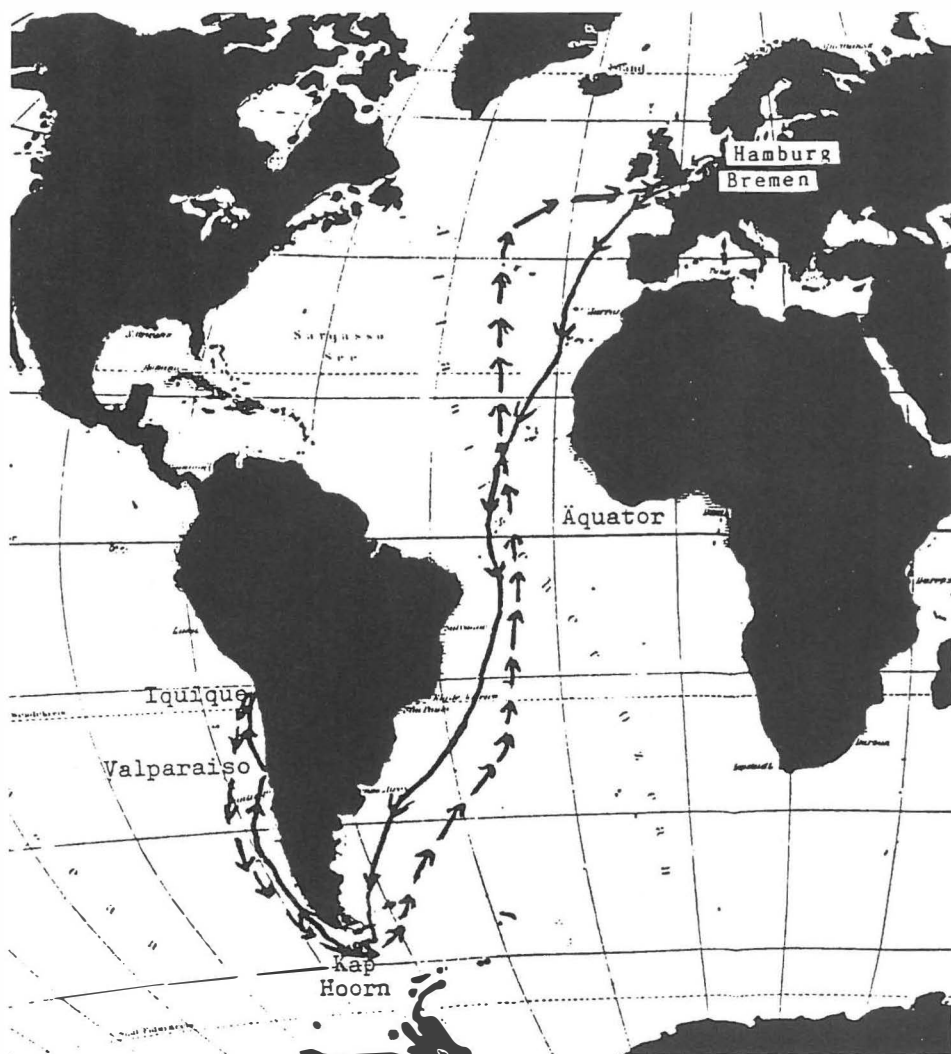
Die Tage bis zum Auslaufen waren mit Proviantübernahme, Aufklaren und Reinigungsarbeiten ausgefüllt. In die Toppen, die dunkel und schier unendlich in den finsternen Winterhimmel ragten und zu denen wir noch etwas beklommen heraufschauten, wurde vorerst von uns Neuen noch keiner geschickt. Das geschah, soweit ich mich erinnern kann, erst auf See. Und abends ging's an Land, ins Café Lausen oder in ähnliche Lokalitäten auf St. Pauli, um bis zum letzten Moment unserem Bedürfnis nach strahlenderer und gepflegterer Umgebung nachzugeben. Fast alle nutzten diese Gelegenheit bis zum Abschied von Hamburg.

Schon vor dem Auslaufen wurde uns Jungen unmißverständlich, weil oft mit schmerzlichem Nachdruck, die unerbittliche Bordhierarchie klar gemacht. Dabei taten sich diejenigen, die nur eine Stufe über uns standen, nämlich die Jungleute, ganz besonders unangenehm hervor, wie leider so oft im menschlichen Miteinander. Mittlerweile rückte der Tag des Auslaufens immer näher, was sich am zunehmenden Auftauchen von Herrschaften der Schiffsführung zeigte. Nur Kapitän J. Jürs, »the Master next God« auf unserem Schiff, wurde für uns erst sichtbar, als wir schon abgelegt hatten.²

Wie schon gesagt, begann diese Fahrt der PADUA am 10. Februar 1938, an einem ungmütlichen, grauen und naßkaltem Wintertag mit böigem Wind. Es wurde eine Fahrt, auf der

wir Härten und Gefahren der Segelschiffahrt durch zwei schlimme Ereignisse ganz besonders bedrückend erfahren sollten. Aber das wußten wir Gott sei Dank noch nicht. Schließlich hatten wir diesen Tag mit unverzagtem Mut und großen Erwartungen herbeigeseht. In die Welt hinaus wollten wir, das war's!

So, und nun ist mein Tagebuch an der Reihe ...



Die 15. Reise der PADUA mit Kapitän Jürgen Jürs von Hamburg nach Valparaiso in 104 Tagen.
Die Rückreise Iquique-Bremen dauerte 90 Tage

Die Ausreise

Mit Koks und Ballast nach Valparaiso in Chile

Donnerstag, den 10. 2. 1938 - Hamburg -

Um 8 Uhr machen wir vom Holthusenkaai los. Der Schlepper ADOLF ist längsseits und bug-

siert uns langsam durch das schmutzig-graue Hafenwasser. Am Kai winkt uns eine kleine Schar Menschen Lebewohl zu. Von den Werften und verschiedenen Dampfern bringt man »Cheers« auf uns aus, die wir natürlich kräftig erwidern. Ich muß leider gleich runter in den Laderaum und Sandballast trimmen. Gegen Abend kommt eine steife Brise auf und es wird immer diesiger. Plötzlich sitzen wir fest! Die PADUA ist, da sie – fast ohne Ladung – weit aus dem Wasser ragt, vom Wind auf'n Schiet gedrückt worden.

Freitag, den 11. 2. – Auf der Elbe –

Wir werden weiter geschleppt. Der Wind ist sehr ungünstig für die endgültige Ausreise (WNW!) und dabei sehr steif (6–7!). Sehr wahrscheinlich ankern wir bald. Gegen Mittag kommt eine Unglücksbotschaft durch: Der Junge Kurt A. ist bei der Arbeit an Luk 3 in den Laderaum gestürzt! Es ist wunderbarerweise verhältnismäßig gut abgegangen. Das Gesicht ist aufgeschlagen und dadurch die Unterlippe zu einem blutigen Wulst angeschwollen. Mehrere Zähne sind gelockert. Es sieht gefährlich aus, ist aber hoffentlich nicht so schlimm. Wir haben ihm geraten, in Cuxhaven mit dem Lotsen von Bord zu gehen. Er will aber trotz seiner Schmerzen bei uns bleiben.

Sonnabend, den 12. 2. – Auf der Elbe, querab Cuxhaven –

Unsere PADUA befindet sich immer noch auf der Elbe. Meister Rasmus scheint gegen uns zu sein. NNW-Wind, Stärke 6–8, kalt! Es ist offenbar eine Ausreise mit Hindernissen. Wir arbeiten an der Lenzpumpe und haben nebenbei Zeit, das Deck aufzuklären. Der 3. Steuermann, Herr R., sitzt dauernd am Funkgerät, um die Wetterberichte abzuhören. Einstweilen ohne die erhofften günstigen Meldungen.

Unserem Verunglückten geht es noch nicht gut!

Sonntag, den 13. 2. bis Freitag, den 18. 2.

Wir sind Sonntagabend plötzlich in See gegangen. Hatten gleich guten Wind (ONO) und sind in schneller Fahrt, wenn auch bei grober See, durch die Nordsee und den Englischen Kanal gekommen. Ich schrieb kein Tagebuch, weil ich seekrank war.

Freitag, den 18. 2.

Erst heute mitten in der Biskaya haben wir ungünstigen Wind. Wir müssen abfallen und bei einer plötzlichen Hagelbö das Gaffeltoppsegel wegnehmen.

Sonnabend, den 19. 2.

Es wird allmählich wärmer. Alles wird aufgerissen, damit die klebrige Feuchtigkeit unter Deck verschwindet. Das Meerwasser ist füllhaltertintenblau. Mittags: Zwei Toppmatrosen sind besoffen. Sie krakeelen laut auf dem Vordeck herum. Die Steuerleute können nichts mit ihnen anfangen.

Sonntag, den 20. 2.

Ich bin als Backschafter³ an der Reihe. Das ist ein schmutziger Job. Ganz besonders bei dem Seegang, der ganz plötzlich aufgekommen ist, und bei dem glitschigen Deck!

Montag, den 21. 2. bis Sonntag, den 27. 2.

Die See sieht aus wie eine Hügelandschaft. Die PADUA wird schlimm hin und her geworfen. Beim Halsen ist mir die Back mit der Bohnensuppe für unsere Wache »über Stag« gegangen und gegen das Schott geflogen! Das Essen von mittschiffs aus der Kombüse nach achtern zu holen, ist unter diesen Bedingungen äußerst schwierig. Man wird ganz unsicher! Flaute wechselte mit böigem Wind ab. Die Stimmung in der Mannschaft ist demgemäß schlecht. Die Witterung ist aber warm; haben andauernd Regen. In der letzten Zeit fliegen uns ab und zu ganz erschöpfte Landvögel an Deck, um sich auszuruhen.

Montag, den 28. 2.

Heute sind wir um 8 Uhr morgens an der Insel Ferro vorbeigesegelt. Der Alte wies uns beim Wachwechsel⁴ darauf hin. Leider war schlechte Sicht. Wir sahen nur einige schroffe Bergspitzen aus dem Dunst, der die ganze Insel umgab, herausragen und unten am Gestade

einige weißgetünchte Häuser liegen. Das Ganze machte einen ziemlich verlassenem Eindruck. Mittags: Immer weiter rauschen wir vierkantgebraßt mit einer guten Brise in den Segeln dem Süden zu.

An Deck werden eifrig Ausbesserungen an Fußpfeden vorgenommen, die zuvor von oben geholt worden sind. Das ganze stehende Gut wird überholt. Alles stinkt nach »Labsal« (Holzkohlenteer). Unsere Hühner und Schweine laufen jetzt tagsüber frei an Deck herum, wodurch das Bild dort noch lebhafter und bunter wird.

Mittwoch, den 2. 3. – Kapverden –

Gestern wurde den ganzen Tag über das Nebelhorn bedient. Die PADUA war in einen Staubnebel geraten, der anscheinend von der Sahara her durch den Wind übers Meer getrieben worden war. Alles ist jetzt mit einer rötlich-gelben Staubschicht überzogen. Das Wetter ist flau. Wir machen kaum noch Fahrt. Es herrscht richtige Treibhausluft vermischt mit dem Gestank nach Holzkohlenteer und Tran. Viele von uns lassen sich schon jetzt eine Glatze schneiden, um bei der Äquator-Taufe nicht all' zu toll »unter's Messer« zu kommen.⁵ Dabei wird viel Ulk getrieben, und die Amateurphotographen haben massig zu tun, alle Tonsuren gebührend auf die »Platte zu bannen«. Beim Arbeiten auf dem Vordeck wird der erste Hai gesichtet. Man sieht seine dreieckige Rückenflosse langsam die Wasseroberfläche zerteilend an unserem Schiff vorbeiziehen. Er scheint es aber nicht sehr interessant zu finden und vermußt sich bald achteraus.

Freitag, den 4. 3.

Gestern habe ich mir auch eine Glatze schneiden lassen. Die Jungleute sagten, ich sähe aus wie Benito Mussolini. Ich selbst kann diese Ähnlichkeit aber nicht bestätigen.

Wir sind immer noch nicht aus dem Wüstenstaubnebel heraus. Die Sonne ist von einem ocker-gelben Dunstschleier umgeben und der Wind vollständig eingeschlafen. Seit drei



»Pit« Wolter, II. Steuermann und Bordchirurg, mit seiner Instrumentenkassette

Tagen machen mir meine Rachenmandeln wieder zu schaffen. Hoffentlich geht das gut aus! Außerdem habe ich am Kinn eine riesige Schweinsbeule. Daran werden wohl der Dreck hier an Bord und das eintönige, fette Essen schuld sein.

Sonnabend, den 5. 3. 38

Wir befinden uns jetzt im Passat, haben sonniges Wetter und eine leichte, günstige Brise. Der Alte hat Angeln ausgeworfen und eine Harpune bereitgelegt. Aber kein Erfolg bis jetzt!

An unserem Schiff gleiten hier immer häufiger kleine sogenannte Bi-de-Winder vorbei. Sie gehören zur Quallengattung. Den Namen haben sie von ihrer Art und Weise, sich fortzubewegen, nämlich mittels eines aufgespannten Hautsegels immer hart »bi de Wind«.

Sonntag, den 6. 3. 38

Das schöne Wetter hält an. Nicht zu heiß und nicht zu kühl und immer eine gleichmäßige Brise! Dem Alten ist heute eines seiner Hühner krepirt, unter diesen Umständen kein Wunder! Die Schweine (unser einziges künftiges Frischfleisch auf dieser langen Reise!) scheinen aber ganz gut zu gedeihen. Die Matrosen lassen sich jetzt Bärte wachsen, sie sehen aus wie Polarfahrer.

Montag, den 7. 3. 38

Heute hat mir der Zweite, Herr W., meine Schweinsbeule am Kinn operiert. Die medizinische Behandlung ist hier an Bord natürlich ganz primitiv. Auf Luke 4 werden auf einem rechteckigen Stück sauberen Segeltuches die Instrumente, die zur Behandlung nötig sind, bereitgelegt und die Operation kann beginnen: Die Wunde wird mit Benzin gesäubert. Ich muß meinen Kopf gegen das Poopschott stützen, der Zweite schneidet den Abszeß auf und macht einen Carbolverband – finis! [unleserlich]...

Dienstag, den 8. 3. 38

Wir nähern uns immer mehr dem Äquator.

Es wird immer heißer und das Gemunkel von der Äquatortaufe immer lauter. Ich werde froh sein, wenn dieser Akt erst vorbei ist!

Heute müssen wir bei dumpfer Hitze im Proviantraum Kartoffeln entkeimen. Das ist wirklich schauderhaft. Um mich herum stinkige, halbverfaulte Kartoffeln, über mir hängen grau-grüne, glibberige Speckseiten mit Maden – von der letzten Reise, wie getuschelt wird. Es kann einem bei dieser Tätigkeit schon übel werden. Wirklich! Nur ganz wenig Luftzug kommt in diesen Miefbunker. Und das Trinkwasser, nach dem ich jetzt großes Verlangen habe, kann man einfach nicht trinken. Es schmeckt fade nach Wassertank und ist lauwarm.

Mittwoch, den 9. 3. und Donnerstag, den 10. 3. 38

Schon seit längerer Zeit können wir Fliegende Fische beobachten. In großen Schwärmen flitzen diese aus dem Wasser und segeln dicht über der Oberfläche, um dann im nächsten höheren Wellenberg wieder einzutauchen. Man könnte meinen, es seien riesige Libellen. Wir arbeiten immer noch an der Ausbesserung der Takelage. Alle Fußpferde, Springpferde, Reiter, Toppnanten, Geitaue usw. werden mit Tran, Zinkweiß mit Talg, Holzkohlenteer, Kettenglitsch, Staufferfett und Mennige überholt. Bei dieser Hitze alles andere als ein Vergnügen! Alles stinkt nach diesem Zeug – sogar das Essen! Die Hände sind überhaupt nicht mehr sauber zu bekommen. Unser Arbeitsanzug spottet natürlich jeder Beschreibung.

Freitag, den 11. 3. und Sonnabend, den 12. 3. 38

Zwei ereignisreiche Tage! Freitag machten wir zum ersten Mal mit den Mallungen Bekanntschaft. (Flauten mit sehr oft warmen Tropenregen)

Wir sind gerade beim Manöver, plötzlich fängt es an zu »pissen«. Aber wie! Die dicken, warmen Tropfen prasseln so dicht, daß man kaum Luft holen und nicht 20 Meter weit sehen kann.

Unser Schiff legt sich von dem Druck und dem Gewicht der Nässe, die der Regen gegen die

große Fläche der Segel verursacht, schwer nach Lee über.

Ein Gutes bringt uns dieser kaum vorstellbar starke Regen: Wir werden ohne unser Zutun geduscht und es gibt für einige Zeit frisches Waschwasser!

Freitag, – mittags –

Jetzt kommt aber erst der Höhepunkt des Tages! Mitten im Farbewaschen höre ich plötzlich ein tiefes Gebrumme. Ich sehe auf und entdecke querab über Backbord – dicht über der Wasserfläche – ein Flugzeug, das sich schnell nähert und als ein deutsches Flugboot des Conдор-Syndikats entpuppt. Das gibt vielleicht ein Hallo an Bord! Unvorstellbare Begeisterung! Alles jumpt auf die Munkiereeling und brüllt und winkt mit Lappen, Schwabbern und Schrubbern dem Boten aus der fernen Heimat zu.

Das Flugboot fliegt zwei Ehrenrunden um unseren alten Windjammer und verschwindet in Richtung auf den nächsten Flugstützpunkt im Süd-Atlantik. Ich vermute, es ist die SCHWABENLAND.

Sonnabend, den 12. 3.

Heute kommt ein ganz sensationelles, unglaubliches Gerücht durch's Schiff!

Irgendeiner will vom »Dritten« aus der Funkbude gehört haben, daß deutsche Truppen in Österreich einmarschiert sind, die österreichische Regierung gestürzt und das ganze Land Deutschland einverleibt werden soll.

Sonderbarerweise erregt es hier die Gemüter kaum, woran wohl die große Entfernung schuld sein könnte. Von Seiten unseres Alten und der Steuerleute erfahren wir so gut wie nichts. Keine Zeit!

Sonntag, den 13. 3. – 9' Süd –

Um acht Uhr abends soll die Äquator-»Vortaufe« steigen! Wir haben dazu folgendes salbungsvolles »Gebet« lernen müssen:

»Neptun unser, der Du bist auf allen Meeren, geheiligt werde Dein Name!

Dein Wille geschehe in allen Wassern und an Bord.

Unser Täglich-Fellvoll gib uns heute

und verführe uns nicht zum Klauen, sondern erlöse uns von unserer Gefräßigkeit und altbackschen Schnauze,

denn Dein ist der lange Arm und die »Besanschot-an« in Ewigkeit!

Amen!«

Ich finde es ungeheuer blöd, aber uns wurde dringend geraten, diesen Quatsch bis zum Vorabend des Passierens der Linie auswendig zu lernen. Schließlich sind wir Jungens den Jungleuten und Matrosen ja ausgeliefert und keiner will mehr als nötig gepiesackt werden. Abends, beim Eintritt der Dunkelheit müssen wir Täuflinge uns dann auf der Poop versammeln und dort der Dinge harren, die alsbald kommen sollen.

Punkt acht wird auf der Back ganz außer der Reihe geglast und »Feuer drei Strich an Backbord« ausgesungen. Wir merken bald, daß dieses alles zum Taufrummel gehört. Plötzlich entsteht vorne ein Höllenlärm! Mit Kettengerassel und Geheule kommen Triton und seine Trabanten über die Laufbrücke nach achtern. Wir haben uns inzwischen alle in der dunklen Mannschaftsmesse zusammendrücken müssen, wohin wir von den Trabanten unter Tampenhieben gejagt worden sind. Eine fast übermenschliche Donnerstimme ruft uns von dort bei Namen einzeln an Deck. Schon im Gang von der Messe auf's Achterdeck hagelt es Tampenhiebe. Am Ende dieses Spießrutenlaufens müssen wir vor Triton niederknien und das oben genannte »Gebet« aufsagen. Gewissermaßen zur Probe!

Dabei wird den einzelnen Täuflingen mit einem harten Klo-Besen der Kopf geschrubbt und der nackte Oberkörper gestriegelt.

Montag, den 14. 3. – Äquatortaufe –

Um zwei Uhr nachmittags werden wir alle in die beiden Schweineställe gepfercht, die sich



Der prophylaktische Glatzenschnitt für die Äquator-Taufe

achterkant der Back befinden, und durch Luken und Türen mit stinkigem Wasser begossen. Einzeln holt man uns dann mit einem Strick um den Hals heraus für eine längere, peinliche Prozedur:

1. Der Täufling wird gefragt, ob er den Äquator schon mal gesehen hat, dabei wird ihm aus zwei miteinander – wie ein Fernglas – verbundenen Flaschen Seewasser in die Augen gegossen. Darauf muß er

2. vor dem »Pastor« betend (Text siehe oben!) niederknien und zwar so tief, daß seine Nase in einen an dieser Stelle ausgelegten Haufen von verfaulten Kartoffeln und gammeligem Speck reicht. Dabei wird die »Taufe« vollzogen.

3. muß der Täufling vor Neptun tanzen und Thetis' mit Tran beschmierte Füße küssen. Dann kommt 4. das Schlimmste, nämlich der »Doktor«: Der »Patient« wird auf eine Eisenleiter gepackt und mit Tran und Teer eingeschmiert. Außerdem bekommt er gräßliche »Pillen« in den Mund gestopft, deren Bestandteile höchst unappetitlich sind. (Dem Vernehmen nach soll es sich dabei um Schweinedreck, Sand, Pfeffer und Senf handeln!) Die beiden letzten »Stationen« sind der »Friseur« und das »Taufbecken«. Der »Friseur« rasiert dem »Täufling« das Kreuz des Südens auf den Schädel und schmiert ihm dabei ekelhaftes Zeug ins Gesicht. Plötzlich wird der bedauernswerte Junge von der Bank, auf der er bei diesem Akt gesessen hat, rücklings ins »Taufbecken« gezogen und dort »gebührend« lange unter Wasser gedrückt, je nach seinem Beliebtheitsgrad bei den Jungleuten.

Ich fühle mich ziemlich marode danach!

Dienstag, den 15. 3. bis Sonnabend, den 26. 3.

Ich habe 12 Tage kein Tagebuch geführt, weil wir jetzt auch in unserer Freiwache an Deck arbeiten müssen. Ich werde aber versuchen, über diese Zeit nachträglich kurze Angaben zu machen:

Nach dem Passieren der Linie kamen wir bald in den Südost-Passat. Am Dienstag wurde ein Hai gefangen! Am Abend gab es dann Hai-Filet, ein Genuß, der mich wenig beeindruckte. Heute vor einer Woche beobachtete ich zum ersten Mal das Kreuz des Südens. Der Südost-Passat hat uns übrigens bisher enttäuscht: andauernd Flaute, deshalb ständig ermüdende Segelmanöver!



Die Bewohner des Zehn-Mann-Logis nach dem Haareschneiden

Sonnabend, den 26. 3.

Die Temperatur beträgt heute 34 Grad im Schatten und wir Jungens müssen im stickigen Zwischendeck Rost abklopfen. Ich habe bisher in meinem Leben noch nie so richtig geschwitzt, aber auf dieser meiner ersten Segelschiffsreise tue ich es um so gründlicher! Wenn wir von unten aus dem Laderaum kommen, sehen wir aus wie aus dem Wasser gezogen. Gegen den unbändigen Durst hilft am besten heißer Tee oder Kaffee. Eine Erfahrung, die uns von den »alten Hasen« weitergegeben wird und die wir bald zu schätzen wissen. Ich denke aber trotzdem oft an kühle Zitronenlimonade, wie wir sie sommers bei uns zu Hause bekamen. Ich merke jetzt erst richtig, daß das Abenteuer »Windjammer« mit dem Ertragen von Strapazen verbunden ist: Bei großer Hitze schwere Arbeit leisten, jede Nacht – auch bei Sturm, Regen und Kälte – vier bzw. acht Stunden Wache gehen und hoch oben im Topp bei rollendem und stampfendem Schiff Segel fest- und losmachen, Gordinge abstoppen und Topp aufklaren.

Sonntag, den 27. 3.

Wir segeln jetzt schon seit vierzehn Tagen auf der südlichen Halbkugel! Wenn es auch am Tage noch immer sehr heiß ist, so merkt man doch auf den Nachtwachen, daß wir immer mehr in die südlich-gemäßigten Zonen kommen. Das Atlantikwasser scheint mir jetzt manchmal grünlich-blau zu sein. Die Flauten hören auf, die Dünung wird langgezogener und abends bewölkt sich der Himmel fast immer.

Montag, den 28. 3.

Man hat mich als »Kombüsenforz« entdeckt!

Ich weiß vorerst noch nicht, ob dieses »Kommando« für mich ein Anlaß zur Freude sein kann. Auf jeden Fall wird ab und zu für mich sicherlich etwas dabei abfallen!

... [unleserlich] ...

Dienstag, den 29. 3.

Wir haben in der letzten Nacht plenty Fahrt gemacht. Bei steifer Brise immer »Dritten, twee Törns«.⁶ Das ist die Segelstellung, bei der die PADUA am besten vorankommt. Es ist

*Auf der Braßwinsch »Dritten twee
Törns« und pralle Segel*



auch dringend nötig, daß wir den Zeitverlust, den die letzte Flaute mit sich brachte, wieder aufholen! Mit der Farbe des Atlantikwassers habe ich mich übrigens getäuscht; das fast grünliche Aussehen wurde offenbar durch eine Himmelsspiegelung hervorgerufen. Abends: Kurz vor Wachwechsel geraten sich der Jungmann L. und der Matrose P. in die Haare. Der Fight endet mit einem unerwarteten Sieg des Jungmannes! Unsererseits natürlich Schadenfreude ohne Ende; hat doch dieser eindeutige Sieg der Autorität der Matrosen erheblich Abbruch getan.

Mittwoch, den 30. 3.

Die herbeigesehnte steife Brise scheint sich zu halten. Die PADUA läuft jetzt durchschnittlich zwölf Knoten. Damit würde sie jeden gewöhnlichen Steamer überholen! Leider nützt uns die flotte Fahrt nicht viel. Wir machen zwar viel Süd, bekommen aber schlecht den Bogen um Kap Hoorn, weil dieser Wind genau aus der Ecke kommt, in die wir wollen.

Abends: Der Himmel hat sich mit einem dunstig-grauen Wolkenschleier bezogen.

Es wird empfindlich kühler. Der Südatlantik nimmt die Form einer Hügellandschaft an, so wie sie mir noch vom Nordatlantik her in Erinnerung ist.

Donnerstag, den 31. 3.

Unsere Position ist 29 Grad Süd und 45 Grad West.

Jetzt wird es anders! Die schöne Passat-Zeit mit ihrem stabilen Wetter ist vorbei. Um vier Uhr in der Nacht brist es dermaßen auf, daß ganz fix die Ober- und Unterbrahmsegel festgemacht werden müssen. Kurz darauf geht mit einem lauten Knall der Mittelklüver in Fetzen und unser Windjammer legt sich stark nach Steuerbord über. Von nun an wird auch wieder »Leeruder gegangen«, wie schon in der Nordsee und Biskaya. Was bedeutet, daß zwei Mann das Ruderrad halten: ein Junge Leeruder als Verstärkung des Jungmannes, der in Luv das Rad nach den Erfordernissen des vorgegebenen Kurses zu bewegen hat.

Freitag, den 1. 4.

Die ersten Albatrosse umkreisen unser Schiff als Vorboten der Kap-Hoorn-Region. So riesig hatte ich sie mir eigentlich nicht vorgestellt. Kein Wunder, gehören sie doch zu den größten Vögeln überhaupt. Interessant ist ihr schwerfälliges Wassern auf der Meeresoberfläche und ihr ebenso schwerfälliges Starten von dort.

*Albatrosse zu Besuch
an Deck*



Sonnabend, den 2. 4.

Das Wasser ist jetzt tatsächlich beinahe grün. Einige schreiben das dem Umstand zu, daß wir so nah an der südamerikanischen Küste sind.

Sonntag, den 3. 4.

Während der Mittelwache (24,00 h bis 04,00 h) fabelhaftes Meeresleuchten beobachtet! Ich stehe auf der Poop und schaue in den langgezogenen Feuerstrudel des Kielwassers.

Alle Wellenkämme tragen grünlich leuchtende Schaumkronen, und das in einer samt-schwarzen Nacht. Solche Bilder bleiben unvergeßlich! Sie sind wunderbar.

Wir haben tagsüber noch sonniges Wetter. Wohl zum letzten Mal an einem Sonntag vor Kap Hoorn!

Montag, den 4. 4.

Flaute und naßkalter Nebel sind die Bilanz des Tages. An Deck trieft alles. Man könnte dieses Wetter mit den kalten Oktobertagen unserer Breiten vergleichen.

Heute ist großer Wanzenkrieg angesagt: Alle Ritzen im Wohnbereich werden mit Petroleum ausgegossen, alle Kojenbretter werden mit der Lötlampe abgeflammt und schließlich wird das Logis mit Kresolseifenlösung ausgewaschen. Es geht jedenfalls furchtbar drunter und drüber!

Dienstag, den 5. 4.

Niedrige Temperaturen, schwache Brise! Von der Steuerwache werden Segel »geshifet«, d.h. gegen neue Segel ausgewechselt, die als Sturmsegel dem Wetter in der Kap-Hoorn-Zone standhalten sollen. In dem hinter uns liegenden »Schönwettergebiet« hatten wir leichte, schon etwas verwitterte Passat-Segel oben.

Nachmittags: Ein Tanker kommt in Sicht. Er passiert uns in einem Abstand von ca. sechs Seemeilen an Steuerbord. Seit der Biskaya ist es das erste Schiff, das ich sehe!

Mittwoch, den 6. 4.

In dem jetzt bald beginnenden Schlechtwettergebiet des Südatlantiks werde ich zwangsläufig nur noch wenige und ganz kurze Notizen meinem Tagebuch anvertrauen können. Ich werde dazu einfach zu müde und abgespannt sein, denn wir segeln immer mehr dem Winter entgegen, und die Freiwachen werden dringend zum Aufwärmen in der Kojе und zum Schlafen benötigt. Man freut sich einfach, wenn man seine Decke nach kalten, feuchten Stunden »stand by« an Deck wieder über den Kopf ziehen kann. Auf Frachtsegelschiffen gibt es keine Heizung in den Unterkünften, weil – ohne Maschine oder Motor – keine

Wärmequelle vorhanden ist. Also ist die eigene Koje der einzige Platz zum Auftauen.
37 Grad südliche Breite, 54 Grad westliche Länge!

Donnerstag, den 7. 4.

Wenn wir so weiterlaufen, könnten wir in fünf Tagen an Kap Hoorn sein! 40 Grad südliche Breite, 57 Grad westliche Länge!

Freitag, den 8. 4.

SSW-Wind! Müssen andauernd halsen! Auf unserer Wache war heute ein Seelöwe zu sehen!
Sonabend, den 9. 4.

Es hat tüchtig aufgebrist mit viel Regen. 43 Grad Süd, 60 Grad West.

Sonntag, den 10. 4.

Auf Nachtwache ist es lausig kalt! Morgens kommt ein chilenischer Dampfer der Kosmos-Linie in Sicht.

Das zweite Schiff seit der Biskaya, soviel ich weiß. Nachmittags: »Besanschot an!« Zum ersten Mal auf dieser Reise ertönt das Kommando zum Schnapsempfangen! Diese Wohltat, die unsere Lebensgeister in dieser gottverlassenen Gegend etwas auf Trab bringen soll, findet auf dem Hochdeck statt, wo sich die Wache – soweit abkömmlich – in Lee des Kartenhauses aufgestellt hat. Jeder bekommt dort, wenn er an der Reihe ist, ein viertel Zahnputzglas Whisky herausgereicht.

45 Grad Süd, 66 Grad West!

Montag, den 11. 4.

Je weiter wir in südliche Gewässer kommen, desto mehr nimmt das Tierleben im Wasser zu. Unser Schiff ist fast immer von einer Schar spielender Tümmler umgeben. Da jetzt jeden Moment starke Böen aufkommen können, haben wir nur Ober- und Untermars-, Unterbesan- und Vorstengestagsegel stehen. Sechzig Tage sind wir bereits auf See! Meine Kombüsezeit ist leider vorbei.

Dienstag, den 12. 4.

Allmählich wird es ernst! Wir segeln weiter nur noch mit Vorstengestag- und (an Vor-, Groß- und Kreuztopp) Untermars-Segeln. Ultima ratio regis!

Mittwoch, den 13. 4.

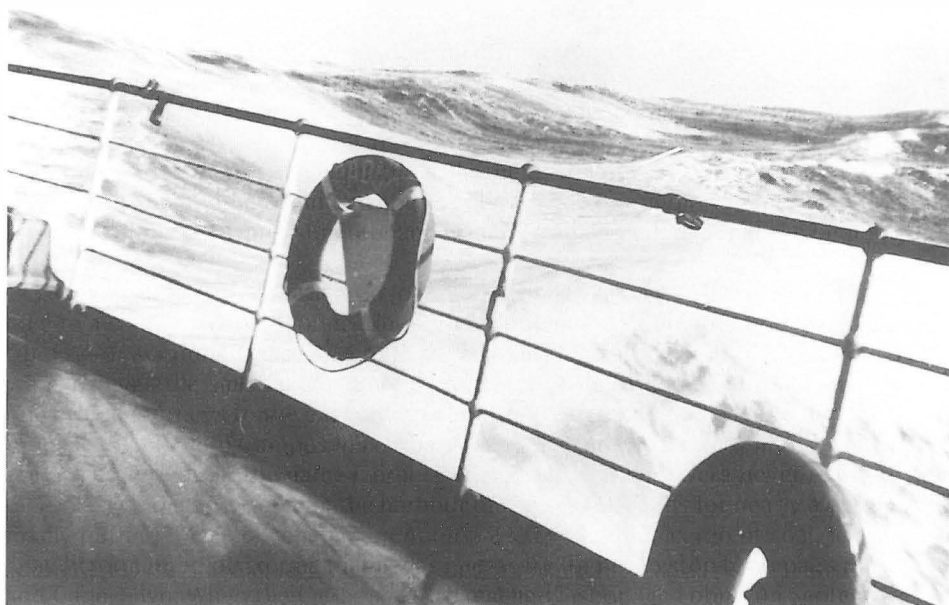
Nachtwache 12-4: Beim Leestreckertight-holen hätte ich mir fast meinen rechten Zeigefinger abgequetscht. Ich will den Tampen vom Koffeynagel losnehmen, weiß aber nicht, daß ungeheuer viel Kraft auf dem Strecker sitzt. Der Tampen rauscht jedenfalls plötzlich aus und mein Zeigefinger sitzt zwischen Strecker und Nagelbank! Ich kann ihn Gott sei Dank gerade noch im allerletzten Augenblick herausreißen. Nur ein Stück meiner Haut ist dabei draufgegangen.

Der Wind ist ganz plötzlich abgeflaut und dreht. Wir setzen deshalb wieder mehr Segel und kommen langsam auf Kurs (SzW!). Hoffentlich kommen wir auf diese Weise schnell um's Kap. Wenn es nur nicht so kalt wär!

Donnerstag, den 14. 4.

Das Wetter ist plötzlich gar nicht mehr »kap-hoorn-mäßig«; so schnell kann das hier gehen. Wir haben jetzt sämtliche Segel gesetzt und machen gute Fahrt. Die Frage ist nur, wie lange? Es geht nämlich darum, ob wir durch die Straße von Le Maire (Meeresenge zwischen den Inseln Feuerland und Staaten Island) mit unserem hochbordigen Schiff zur Abkürzung segeln können. Die verhältnismäßig geringe Eintauchtiefe der PADUA rührt daher, daß sie nur rund 400 to. Koks und gerade ein Mindestmaß an Sandballast in ihren Laderäumen hat. Dieser Umstand verschlechtert natürlich die Segel- und Manövrierfähigkeit des Schiffes beträchtlich und läßt folglich eine so enge Durchfahrt in dieser stürmischen Gegend zum Risiko werden.

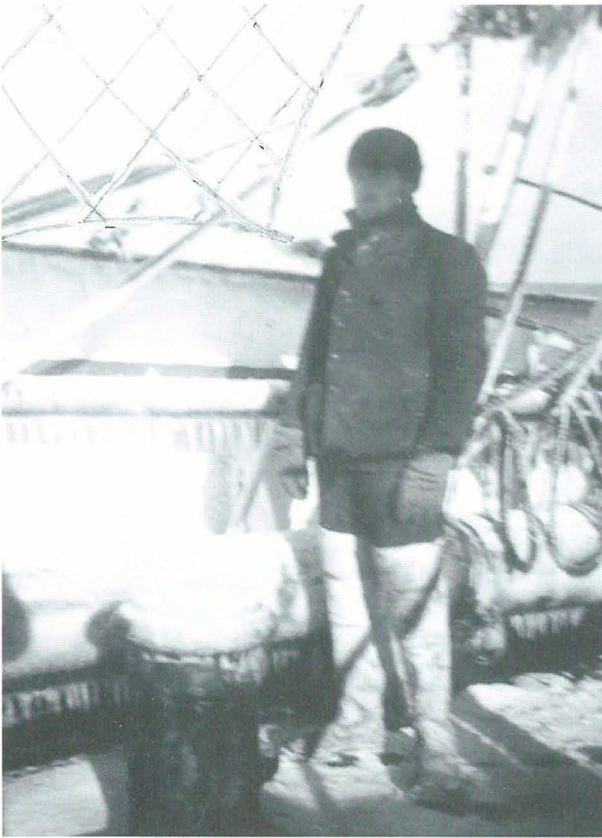
SzW, 53 Grad Süd!



Die »Roaring Forties«



Eine respektable Kap-Hoorn-See überrollt das Schiff



»Leichen-Netz« über der Ver-
schanzung, Eis an Deck

Karfreitag, den 15. 4.

Morgens : Käpten Jürs hat es gewagt! Bei Wachwechsel um 8 Uhr sind wir zwischen Staaten Island (an Backbord) und Feuerland (an Steuerbord). Die Passage ist tatsächlich so schmal, daß die wildzerklüfteten, von kahlen Fjorden eingeschnittenen Küsten sowohl Feuerlands als auch Staaten Islands gut zu erkennen sind. In dieser tristen Region soll der Musikdampfer MONTE CERVANTES vor einigen Jahren aufgelaufen sein.

Nachmittags: Es brist sehr stark auf und fängt an zu regnen. Die Oberbrahm-, Stag- und Gaffeltoppsegel werden weggenommen. (Royals können wegen der schlechten Stabilität unseres auf der Hinreise zu leichten Schiffes nicht gefahren werden. Ihre Rahen befinden sich jetzt achterkant ihrer Masten gelascht.)

Abends: Kap Hoorn hat uns gepackt! Der Höllentanz beginnt. Beim »Gordingeabreißen« auf dem Vordeck kommt ein ganz schwerer Brecher über. Das eisige Wasser läuft uns am Kragen herein. Da nützt auch kein Ölzeug. Der Sturm treibt uns nach SO ab!

Sonnabend, den 16. 4.

Es hat wieder abgeflaut. Aber die hohe Dünung steht noch und der Wind wird immer schneidender!

Im Proviانtraum, wohin ich zum Aufklaren geschickt worden bin, ist alles ein Chaos! Ebenso ist es in unseren Logis und in der Messe, wo man die Reste des letzten Essens von den Schotten abkratzen kann.

55 Grad südliche Breite!

Ostersonntag, den 17. 4.

Nachts: Wache 12 bis 4 Uhr. Über Steuerbord ist ganz deutlich Land auszumachen. Es soll schon das Kap sein. Alle glauben, es sei nun geschafft. Da müssen wir notwendigerweise halsen, denn die PADUA liegt »Bi de Wind« und wird so vom SzW-Sturm seitwärts auf die Felsenküste getrieben. Es ist eine gefährliche Lage und ein schauriger Anblick: die dunklen Klippen und die weiß-schäumende Brandung! Fast wäre es uns gelungen, es hat aber nicht sollen sein. Ja, wenn wir jetzt eine Schiffsmaschine in Gang setzen könnten ... Tags: Wenn die zu Hause wüßten, was wir für Fröhliche Ostern erleben! Statt schöner Ostereier fliegen uns beim Stagsegelübernehmen auf der Back killende Klüvereier um die Ohren! (Schotblöcke der Klüversegel)

Alles, was mit Schangs erreicht war, ist wieder flötengegangen. Das macht verdrießlich! Es geht eine hohe Dünung mit Windstärke 12!

Ostermontag, den 18. 4.

Wache von 4 bis 8 Uhr nachts: Die PADUA wird wild hin- und hergeworfen. Beim Wachwechsel werde ich, da das Schiff gerade schwer überholt, in den Lee-Wassergraben gegen einen stählernen Klüsenwulst geschleudert, – so daß ich nur noch Sterne sehe! Manchmal könnte man glauben, daß sich unser Windjammer gar nicht wieder aufrichtet, so weit liegt er zeitweise über. Sogar die Reling vom Hochdeck kommt unter Wasser!

Dienstag, den 19. 4.

Auch unser zweiter Anlauf auf das verfluchte Kap scheint mißglückt zu sein! Die Lage ist genau wie am Ostersonntag. Nur der Abstand ist diesmal größer, also eigentlich günstiger. (60 sml)

Mittwoch, den 20. 4.

Staaten Island ist wieder in Sicht. Wir sind zum Ausgangspunkt unseres ersten Anlaufens durch den stur aus westlichen Richtungen kommenden Wind zurückgetrieben worden. Also, auf ein Neues!

Donnerstag, den 21. 4.

Nur Fock-, Untermars- und Vorstengestageegel stehen noch. Die PADUA stampft in der hohen Kap-Hoorn-Dünung. Schnee- und Hagelböen wechseln einander ab.

Freitag, den 22. 4.

Es heißt, daß wir endlich vom Kap freigekommen sein sollen. Schön wär's. Weiter nur noch mit Untermars- und Vorstengestageegeln!

Sonnabend, den 23. 4.

Müssen andauernd halsen; gewinnen aber damit fast keinen Weg, sondern werden immer mehr nach Süden abgetrieben. Kap Hoorn hat sich scheint's mit allen Mitteln gegen uns verschworen. Wind: WzN!

Sonntag, den 24. 4.

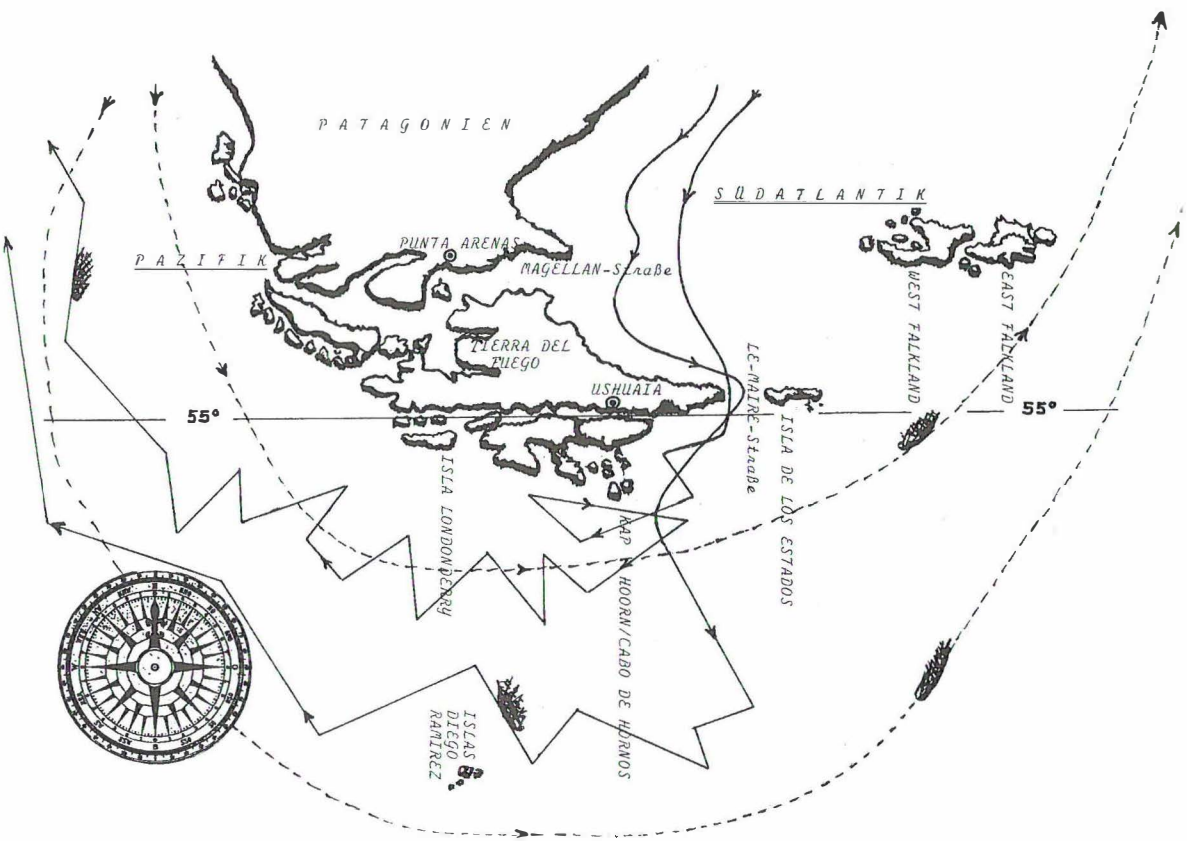
Immer noch Wind aus ungünstigster Richtung. Wir bekommen jetzt fast jede Nacht »Besanschot an« (Whisky) gegen die klamme Kälte!

Montag, den 25. 4.

Wie lange werden wir uns hier noch abquälen müssen? Das ist jetzt die Frage.

Dienstag, den 26. 4. – Wolfgang C. † –

Heute nacht ist etwas Entsetzliches geschehen! Kurz vor Wachwechsel (4 Uhr morgens) kommt die Voroberbrahmrah von oben und reißt den auf der Vorunterbrahmrah arbeitenden Jungmann Wolfgang C. aus ungefähr 45 Meter Höhe in die Tiefe außenbords! Das sofort ausgesetzte Life-Boot unter Führung des Zweiten Offiziers W. muß die Suche nach dem Verunglückten bald aufgeben, weil der hohe Seegang die Bootsbesatzung in größte Gefahr bringt. Wahrscheinlich hat die Rah Wolfgang gleich erschlagen, denn nach Augenzeugenberichten hat er nicht um Hilfe gerufen. Wir als Freiwache werden sofort aus den



Beispiele von gesegelten Kursen um das Kap der Stürme: zwei von Ost nach West (durchgezogene Linien), zwei von West nach Ost (gestrichelte Linien)

Kojen geholt, um beim Aussetzen und beim Wieder-an-Bord-nehmen des Rettungsbootes zu helfen. Bei dem wild zuebrgehenden Schiff eine knifflige und für die Männer im Boot gefährliche Angelegenheit! Ich habe Wolfgang von Anfang an gern gemocht und sehr bedauert, daß wir beiden nicht zur selben Wache gehörten. In Hamburg war ich noch kurz vorm Auslaufen mit ihm zusammen im Kino. Hinterher sagte er mir, daß er nach dieser Reise mit der Seefahrt Schluß machen wolle. Die See hat ihn aber nicht freigegeben!

Mittwoch, den 27. 4.

An Bord geht alles so weiter wie vorher. Als wenn nichts gewesen wäre. Jeder ist mit sich selbst beschäftigt und durch die anstrengenden Sturmtage in dieser unwirtlichen Gegend wohl zu abgespannt, um darüber zu sprechen. Ich fühle mich nach diesem traurigen Unglück sehr elend!

Donnerstag, den 28. 4. bis Sonnabend, den 30. 4.

Die Hoorn läßt uns nicht frei! Immer noch versuchen wir durch ständiges Kreuzen West zu machen. Haben mal Sturm, mal Flaute. Dazu die verdammte Nässe bis in unser Logis!

Sonntag, den 1. Mai

Die Umgebung läßt wahrhaftig nicht an einen schönen Maientag denken. Aber aus der Kombüse kommt zur Feier des Tages Plattenkuchen! Ein rechtes Wunder, das da dem Koch mit seinem Maaten (Bäcker) bei dieser hochgehenden See gelungen ist.

Montag, den 2. 5.

Endlich mal günstiger Wind! SzO!

Wie das Stimmungsbarometer gleich steigt!

Dienstag, den 3. 5.

Wie gekommen, so gegangen – der Wind nämlich. Aber wir können wieder hoffen!

Die Kartoffeln sind aufgebraucht. Ab heute gibt es nur noch Trockenkartoffeln!

Mittwoch, den 4. 5.

Der Lümmel der Begimab (stählerner Bolzen, der die schwere Rah mit dem Mast verbindet) soll angeknackst sein. Hoffentlich kommt die nicht auch noch von oben! Allmählich kommen wir nördlicher! – 55 Grad Süd –

Donnerstag, den 5. 5.

Der gute Wind aus günstiger Richtung hat sich inzwischen leider verzogen. Ich habe an den Füßen »Seekutten«. Das sind entzündliche Risse in der Haut, die entstehen, wenn man ständig in Stiefeln mit Seewasser steht. So die Erklärung hier an Bord. Die befahrenen, alten Hasen haben dagegen ein Mittel, nämlich ordinären Talg, von dem wir ja genug vorrätig haben.

Mittags: Die Brise frischt zu einem respektablen Sturm auf! Die Steuerbordwache müht sich schon eindreiviertel Stunden lang, die Obermarssegel zu bergen und festzumachen.

Freitag, den 6. 5.

Ich habe heute unser Logis ausgeöst (ausgeschöpft). Da schwappt schon seit einigen Tagen das Wasser hin und her. Die Dichtungszurige der Bullaugen haben offensichtlich nicht dicht gehalten. Alles Zeug, das unter den Unterkojen steht, ist tropfnaß!

Rasmus zeigt endlich Einsicht: Wir machen jetzt gute Fahrt! Kurs: Nordwest einviertel Nord.

Wenn das so weiter geht, kann morgen 50 Grad Süd erreicht sein!

Sonnabend, den 7. 5.

Es ist endlich geschafft! Die Kap-Hoorn-Zone liegt hinter uns. Das Wetter ist aber immer noch naß-kalt und veränderlich.

Sonntag, den 8. 5.

Regen den ganzen Tag. Alles ist grau in grau. Der Wind kommt mal aus dieser, mal aus jener Ecke. Die nassen, schweren Segel schlagen träge hin und her. Andauernd muß gebraßt werden!

Montag, den 9. 5.

Heute die gleichen Windverhältnisse wie gestern. Wir rollen und schlingern in der langen, hohen Dünung des Stillen Ozeans.

Es wird zum Glück wärmer! Man munkelt, daß wir schon in acht Tagen in Valparaiso sein können.

Dienstag, den 10. 5.

Alles verschimmelte Zeug wird an Deck in der Sonne ausgebreitet. Einige beginnen sogar schon ihre speckigen Plünnen, die ja seit vielen Wochen mit keinem Waschwasser in Berührung gekommen sind, in einer kräftigen, aber kleinen Laugenmenge (weil zugeteilt) zu rubbeln. Das macht alles das gute Wetter, das jetzt dem unseren in Deutschland etwa zur Maienzeit ähnelt. Nur der Wind könnte etwas kräftiger aus etwas günstigerer Richtung pusten!

Die Hühner des Alten sind durch die Strapazen an der Hoorn ziemlich mitgenommen. Einige sind sogar krepirt. Auch die Schweine haben in jener ungemütlichen Gegend schwer gelitten.⁸ Sie keuchen und husten wie Asthmatiker. Alle Segel sind wieder gesetzt!

Mittwoch, den 11. 5.

Das Wetter wird immer schöner, nur der passende Wind läßt sich nicht herbeizaubern.



Links: Deckscheuern. Schwere Sandsteinpakete werden an Tauenden auf dem Holzdeck hin und her gezogen. Sie heißen an Bord sinnigerweise »Omni-busse«

Unten: Deckscheuern



Unser Schiff wird inzwischen für Valparaiso »landfein« gemacht. Allhands an Deck zum Farbwaschen! Eine Arbeit, die sich unter uns keiner großen Beliebtheit erfreut.

Donnerstag, den 12. 5.

In dieser Gegend verträgt es Petrus offenbar nicht, gelobt zu werden, denn es herrscht heute schon wieder allermiesestes Regenwetter mit starker, ungünstiger Brise aus NzO. Heute morgen ist uns noch dazu ein Wendemanöver mißlungen!

Freitag, den 13. 5.

Ich habe jetzt als Bordfriseur alle Hände voll zu tun. Kaum einer unter der Besatzung, der nicht mein Kunde wär. Ich glaube, wenn ich wieder zu Hause bin, die Gesellprüfung als Friseur anstandslos bestehen zu können. Meine Haarschnitte sind natürlich nicht umsonst! Dafür kassiere ich Marmelade, Käse und Wurst. Hier an Bord sehr wertvolle Dinge, weil wir immer Appetit haben.

Sonnabend, den 14. 5.

Drei Tage geht das jetzt schon: Der Himmel grau, der Pazifik grau, Regen, Regen und nochmals Regen!

Dazwischen Flauten und dann plötzlich wieder starke Böen! Beim Gordingeabstoppen auf der Kreuzoberbrahm geht meine einzige Arbeitsmütze stiften. Für meinen Pudel ist es mir schon zu warm, außerdem ist er noch naß von der letzten Regenböe.

Sonntag, den 15. 5.

Zum ersten Mal nach Kap Hoorn richtig warmer Sonnenschein! Mit Sodawasser wird unser Logis geschrubbt und dann tüchtig gelüftet.

Die Jungleute verlangen neuerdings, daß wir auch ihr Logis reinigen. Niederträchtige Schikane! Aber Nachgeben scheint uns in diesem Fall das kleinere Übel zu sein angesichts ihrer körperlichen Überlegenheit. Beschwerden beim Ersten Steuermann wegen dieser Piesackerei halten wir auch für eher schädlich.

Montag, den 16. 5.

Heute werden die ersten Vorbereitungen zum Sandballastlöschen getroffen. Um nämlich den Koks in Valparaiso löschen zu können, muß er erst vom Sandballast freigeschaufelt werden. Der Wind ist immer noch günstig. Wenn das so weitergeht, werden die hundert Tage auf See vollgemacht!

Dienstag, den 17. 5.

Ich muß mit anderen Jungs unserer Wache unten in Luk 4 die großen Koks Körbe voll Sand schaufeln. Die vollen Körbe werden dann mittels Decksmotorwisch hochgehievt und über einen Slip aus Lukendeckeln an die Bordwand gezogen, von wo ihr Inhalt in die See gekippt wird. Abends ist die Steuerbordwache damit fertig.

Mittwoch, den 18. 5.

Wenn wir jetzt Süd- oder Südwestwind bekommen, können wir jeden Tag in Valparaiso sein. Unsere Wäsche will nicht trocken werden. Immer wieder Regen! Die längste Zeit trockenes Wetter seit der Hoorn ist ungefähr ein Tag gewesen. Und dabei haben wir so sehr gehofft, in diesen Breiten endlich sonnige Tage zu treffen.

Donnerstag, den 19. 5.

Mittags: Über Backbord ist eine ganze Schule Wale zu sehen. Sehen ist natürlich etwas viel gesagt; man kann eigentlich nur eine Reihe von Wasserstaubfontänen ausmachen, die beim Ausatmen dieser Meeressäuger entstehen.

Freitag, den 20. 5.

Der Wind steht immer auf Gegenkurs! Halsen, wenden, wenden, halsen! Ein gar nicht lustiger Reigen. Rahenschwenken vom 4., 3., 2., 1., auf »Bi-de-Wind«! Die Hoorn hat uns schon böse mitgespielt, aber von dort bis nach Valparaiso wird uns auch nichts geschenkt!

Sonabend, den 21. 5.

Heute sind wir genau hundert Tage auf See. Hundert Tage immer dieselben Menschen um sich, hundert Tage auf einem beschränkten Raum zusammengepfercht, hundert Tage immer nur Himmel und Wasser!

Abends: Ein Hoffnungsschimmer ist für uns das Feuer von Topocalma, das über Steuerbord zu sehen ist.

Sonntag, den 22. 5.

Sechs Uhr morgens: Die Küste kommt in Sicht! Land! Land!

Die schneebedeckten Gipfel der Kordilleren sind ganz deutlich voraus zu sehen. Ein herrlicher Sonnenaufgang! Endlich kann man die feuchten Sachen wieder zum Trocknen aufhängen.

Noch 60 sml bis Valparaiso und wieder eine solche Flaute, daß man auf der Oberbrahmrah ein Streichholz entzünden könnte! Ist das nicht zum Durchdrehen?

Montag, den 23. 5.

Wir liegen dicht unter Land, können aber noch nicht in die Bucht an unseren vorgesehenen Ankerplatz versiegeln. Ablandiger Gegenwind oder Flaute! Nachts sehen wir schon den

Lichtschein von Valparaiso am Himmel. Wir leiden irgendwie Tantalusqualen: Das Land, die Berge, die Häuser der Stadt liegen in Sichtweite und wir können nicht ran!

Dienstag, den 24. 5.

Heute abend gegen 22.00 Uhr ging endlich der Anker der PADUA in den Grund der Bucht von V., die solange das erste Ziel unserer Reise war! Nach einer ununterbrochenen Fahrt von 104 Tagen!

Mittwoch, den 25. 5.,

wurde verholt in eine etwas günstigere Position zum Löschen, was mittels Schuten geschieht, die von Schleppern längsseits bugsiert werden.

Donnerstag, den 26. 5.,

konnten wir zum ersten Mal an Land, dessen Fremdheit sehr reizvoll wirkte. Was besonders auf die Stadt zutrifft, die den Namen Tal des Paradieses zurecht trägt, wie ich meine.

Freitag, den 27. 5.,

fand ein Kameradschaftsabend mit Jugendlichen der Deutschen Kolonie in der Casa Aleman statt.

Sonnabend, den 28. 5.,

hatte ich das Glück, einer Einladung der Familie Palomino in die Calle Victoria im östlichen Stadtbezirk von V. folgen zu dürfen.

Sonntag, den 29. 5.,

trafen wir uns abends mit Matrosen des amerikanischen Zerstörers ERIC. Diese Männer von der Navy bestaunten uns Kap-Hoorn-Fahrer auf ihre Weise: sie hielten uns den ganzen Abend frei!

Montag, den 30. 5.,

lotste man uns nach der Arbeit auf den englischen Schnelldampfer ORBITA, wo wir ebenfalls herumgereicht und verwöhnt wurden.

Ich habe während der Hafentage in Valparaiso keine täglichen Eintragungen in mein Tagebuch vorgenommen, weil ich abends nicht wußte, wo mir der Kopf steht. Alles Wichtige über diese Zeit habe ich nachträglich aufgeschrieben. (siehe oben!) Auch während unserer Weiterreise nach Iquique in Nordchile, wohin die PADUA am 31. 5. 1938 versiegelte, und während unseres Aufenthaltes dort (vom 9. 6. bis 22. 6.) machte ich entweder keine oder nur wenige Notizen nachträglich, wie zum Beispiel diese:

Iquique: Im Deutschen Haus von chilenischen Fliegeroffizieren eingeladen. Mir war hinterher ganz furchtbar schlecht! Dort auch einen deutschen Mechaniker kennengelernt.

Iquique: Von Atacama-Wüste und Pazifischem Ozean umgeben, aus Wassermangel so gut wie keine Vegetation, trostlos! Schmuggelten mit Hilfe einheimischer Bootsführer, hier Flotteros genannt (meist Indios), Palmoliv-Seife, Rasierklingen etc. an Land, um an Pesos zu kommen, weil unser deutsches Geld hier nicht eingetauscht werden kann! (Wir wußten das und hatten uns deswegen in Hamburg mit den hier absetzbaren Artikeln in kleinen Mengen eingedeckt.)

Iquique: Überall sieht man die Schilder der Compañía Salitrea de Tarapacá y Antofagasta, die die Stadt und ihre Menschen zu beherrschen scheint. Wenn man hier durch die Straßen geht, kann man sich wie in einem Wildwestfilm fühlen. Es fehlt nur noch, daß Schüsse fallen!

... [unleserlich]...



Die Heimreise

(mit 5000 t Salpeter von Iquique nach Hamburg)

Mittwoch, den 22. 6. 1938

Um 14 Uhr machen wir von der Boje los und werden von zwei altmodischen, aus Holz gebauten Schleppern auf die freie See bugsiert. Gleich darauf werden mit beiden Wachen sämtliche Segel gesetzt.

Es weht eine leichte Brise aus SSO. Wir liegen »Bi-de-Wind« und machen ungefähr 4–5 smh Fahrt. Abends ist nur noch ein schwacher Lichtschein von Iquique zu sehen.

Zu erwähnen wäre noch, daß vier Mann das Schiff verlassen haben: Jungmann S. und Bordschlossermeister N. sind am letzten Hafentag ausgekniffen, außerdem sind der 2. Segelmacher F. (erst in Valparaiso an Bord gekommen) und der Schiffszimmermann ins Hospital eingeliefert worden.

Dafür haben wir einen amerikanischen Passagier an Bord bekommen, nämlich Mister Metcalf aus New York, augenscheinlich ein reicher, sensationshungriger Kerl, der auf seines Vaters Kosten in der Welt umhergondelt.

Wie man sieht, eine bemerkenswerte Personaländerung an Bord unseres Seilschiffs!

Donnerstag, den 23. 6.

Das Wetter ist kühl. Der Wind ist der gleiche wie gestern. Ich muß im Proviantraum mithelfen, alles kap-boorn-fest zu laschen. Da, wie schon gesagt, der sehr unbeliebte Jungmann S. es vorgezogen hat, in die Pampa zu gehen, wird in unserem Logis eifrig umgezogen. Ich bleibe aber meiner alten, muffigen Koje treu.

Freitag, den 24. 6.

Die PADUA liegt durch ihre schwere Salpeterladung jetzt dermaßen tief, daß schon bei ganz gewöhnlichem Durchschnittswetter Wasser überkommt! In Lee ist der Meeresspiegel nur noch ca. einen Meter von den Speigatten entfernt. Wie wird das erst an Kap Hoorn aussehen? Im Hochwinter!

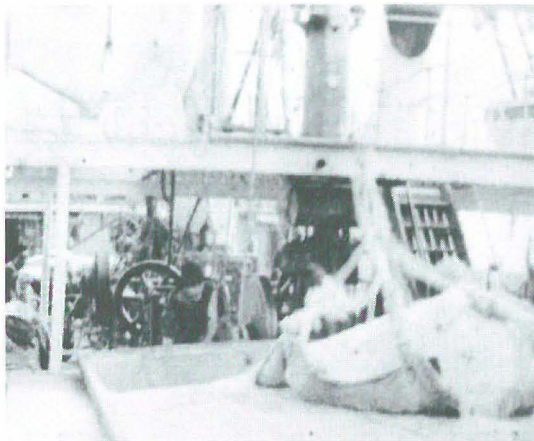
Weil sie in der vor uns liegenden, berühmten Schlechtwetterzone um das Kap so viel auszuhalten haben, werden alle Lukendeckel kalfatert und mit vierfacher Persenning überzogen, die schließlich an allen vier Ecken auch noch eingenäht wird.

Sonnabend, den 25. 6.

Decksarbeiten wie gestern; also alle vier Luken kap-boorn-fest machen. Der Wind flaut ab.

Sonntag, den 26. 6.

Sonniges Wetter! Segeln »Bi-de-Wind«!



Oben: Segeltuchbrook voll Salpeter auf der Luke vor dem Einschütten in den Laderaum

Links: Der Verfasser (links) mit Helmut S. in einer Pause beim Salpetertrimmen

Heute sind sämtliche Toppgangs »verschifftet«, d.h. die Verteilung der Wache auf die vier Masten ist geändert worden. Ich gehöre jetzt für die ganze Heimreise zum Großstopp.
Montag, den 27. 6.

Flaeses Wetter!

Die Ankerketten werden überholt und dabei geteert. 180 Faden auf jeder Klüse. (1 Faden ist gleich 1,83 Meter)

Wir Jungens haben dafür zu sorgen, daß die Kettenglieder klarlaufen.

Dienstag, den 28. 6.

Wir kreuzen in großen Schlägen nach Süden auf, da der Wind fast immer von vorn einfällt.
Mal SSO, mal SSW!

Das ganze »Laufende Gut« des Schiffes wird getrant. Gordinge, Geitae, Schoten, natürlich nur dort, wo sie aus Stahlseilen bestehen.

Eine kitzlige Arbeit insofern, als man in den Wanten mit den tranbeschmierten Händen nur unsicheren Halt findet!

Ansonsten sonniges Wetter, allerdings mit Totalflaute!

Donnerstag, den 30. 6. bis Sonntag, den 3. 7.

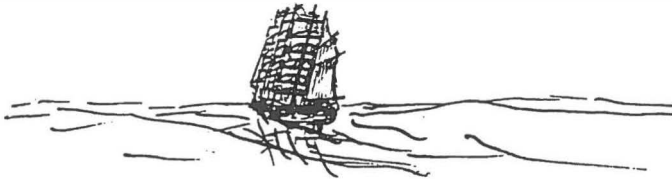
Die Lifeboote (Rettungsboote) werden überholt. Das ganze Inventar wird ausgeräumt, nachgesehen und wieder an seinem Platz unter den Duchten usw. festgebändelt; außerdem werden die Innenseiten der Boote mit Leinöl gestrichen.

Die anfängliche Flaute hat sich inzwischen in einen stetigen (hoffentlich für eine längere Zeit!) NzW-Wind verwandelt. Es geht schon seit gestern eine langgezogene Dünung aus Westen. Wir segeln vierkantgebraßt und schlingern dermaßen von einer Seite zur anderen, daß mal der Lee- und mal der Luv-Wassergraben unter Wasser steht!

Montag, den 4. 7.

Es brist immer mehr auf. Das Barometer soll stark gefallen sein. Daher kommt es wohl auch, daß schon heute angeordnet wird, die sogenannten Leichennetze über der Verschanzung anzubringen und Strecktaue zu spannen. Erstere sollen verhüten, daß Besatzungsmitglieder von den an Kap Hoorn zu erwartenden hohen Brechern über Bord gerissen werden.

Eine Notwendigkeit, die sich – im Gegensatz zur Ausreise – jetzt daraus ergibt, daß die PADUA mit ihrer schweren Salpeterladung viel tiefer in die See taucht. Der Wind schrallt immer mehr weg, sodaß wir abends »Bi-de-Wind« liegen, was bedeutet, daß der direkte Kurs nicht mehr gehalten werden kann. Es heult ganz anständig und der Befehl »Royals un Bobenbramseils d-o-o-l!« läßt nicht lange auf sich warten. Die PADUA nimmt zum erstem Mal auf dieser Reise viel Wasser über. Ein Vorgeschmack auf das, was uns am Kap blühen wird. Um 22 Uhr geht die Fock in Fetzen!



Dienstag, den 5. 7. bis Sonnabend, den 9. 7.

Es hat abgeflaut. Abends brist es aber erneut stark auf. Wir machen deshalb gute Fahrt (8-10 Knoten). Die Temperatur ist inzwischen empfindlich gesunken. Mister Metcalf sieht ganz verfroren aus.

Sonntag, den 10. 7.

Wieder Flaute mit ungemütlichem Nieselregen! Hat man gerade die gute Brise gelobt, da schlägt sie auch schon wieder in ihr Gegenteil um. Und das noch an meinem Geburtstag! Mir ist übrigens gar nicht danach zumute.

48 Grad südliche Breite sollen schon passiert sein!

Montag, den 11. 7.

Ich arbeite heute in der Vorpiek (Kielraum), gewissermaßen fünf Meter unter dem Wasserspiegel des Stillen Ozeans.

Wir haben Westwind! Hoffentlich den »Braven Westen«, wie diese Luftströmung allgemein unter Seeleuten heißt. Es wird immer kälter! Albatrosse, die ersten Vorboten der südlichen, kalten Zonen, begleiten mit unermüdlicher Ausdauer segelnd unser Schiff.

Dienstag, den 12. 7.

Wir sind wieder in der Kap-Hoorn-Region! 50 Grad südlicher Breite sind heute passiert. Jetzt schnell herum!

Mittwoch, den 13. 7. bis Freitag, den 15. 7.

Gute Brise und für diese Gegend ganz ungewöhnlich ruhige See!

Wenn wir Schwein haben, geht es trocken und schnell. Dann wär das Kap aber schlau überlistet!

Sonnabend, den 16. 7.

Der Wind raumt nach Süden. Es ist plötzlich eisig kalt. In den letzten vier Tagen segelten wir mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 11 bis 12 Knoten.

Abends: Eine ganze Herde Pottwale begleitet unser Schiff. In der Nacht klingt ihr Gepuste und Geschmaufe ganz unheimlich!

Sonntag, den 17. 7. – Roi V. †

In der Nacht von Sonnabend auf Sonntag ist anfänglicher Sturm zum Orkan geworden – begleitet von beißender Kälte!

Heute geht alles wüst zukehr! Wir gleichen mit unserem schwerbeladenen Schiff eher einem U-Boot. In Lee steht die See bis zu den Spreizlatten. Nur Hochdeck, Poop und Back ragen aus dem schäumenden Salzwasser-Wirwar heraus.

Beim Fieren geht das Kreuzobermars-Fall aus der Rolle, die Rab kann so nicht weiter gefiert werden! Unsere »Schwere Gang«, bestehend aus den erfahrensten Matrosen, versucht sofort, den gefährlichen Schaden zu beheben. Ich bin vollständig durchnässt. In meinen Seestiefeln steht das Wasser. Das macht die Kälte noch schlimmer!

Drei Uhr nachmittags: Beim Großobermars-Segel-Festmachen ist unser Roi abgestürzt! Ich stehe gerade auf Ausguck in der Steuerbordnock des Hochdecks, da fällt er ungefähr sechs Meter von mir entfernt auf das Kombüsensskylight. Er scheint sofort tot zu sein wegen seiner furchtbaren Kopfverletzung. Kap Hoorn hat sein zweites grausames Opfer von uns gefordert!

Nachtrag: Ein Matrose wäre uns fast im Leewassergraben ertrunken. Die durch die hinterste Wasserpforte in Lee ablaufenden Wassermassen hatten ihn mitgerissen und gegen die dicken Eisenstäbe gepreßt, die vor diesen Öffnungen als Rückhaltegitter wirken sollen. Aus dieser gefährlichen Lage konnten ihn nur noch Kameraden befreien. So kam er wieder an die Luft und mit dem Schrecken davon!

Montag, den 18. 7.

Statt in einen Sarg gelegt wird Roi in Segeltuch eingenäht, was von den Leuten, die in der Segelkoje arbeiten, gemacht werden muß.

Der Sturm hat nachgelassen; die Kälte nimmt aber immer noch zu. Das Schiff ist dabei, völlig zu vereisen! Segelmanöver müssen auf die allernotwendigsten beschränkt bleiben, weil mit den stocksteif gefrorenen Tauen nur äußerst schwer umzugehen ist. In unserem Logis hängen an den Schrauben der Bulley's kleine Eiszapfen und die nicht verschalte, stählerne Bordwand in unserer Unterkunft ist mit Eiskristallen übersät!

Dienstag, den 19. 7.

Um 14 Uhr wird unser Roi nach uralter Seemannsweise bestattet. Bedeckt mit der Nationalflagge übergeben ihn, nachdem unser 1. Steuermann, Herr Wendt, eine schlichte, aber dennoch sehr gute Ansprache gehalten hat, zwei Toppsmatrosen der See. Einigen von uns stehen Tränen in den Augen, so auch mir!

An Land, mit Pastor und so, wäre es auch nicht feierlicher gewesen.

Mittwoch, den 20. 7.

Temperatur wieder über dem Nullpunkt und Sturm abgeflaut! Alle Segel werden wieder



Bestattung nach alter Seemannsart bei den Falklands: »Jungs nehmt de Mütz' aff! Roi, goode Reis!«



*Auf der Rückreise durch die winterliche Kap-Hoorn-Region: Südwestlich der Falkland-Inseln:
Auf der Back der PADUA. Segel, Stags, Taue und Deck sind mit einem Eispanzer überzogen*



Shiften aller Segel. Jetzt werden leichte Passat-Segel nach oben gebracht

gesetzt. 50 Grad sind passiert. Die Kap-Hoorn-Region liegt hinter uns. Ein schönes Gefühl!
Donnerstag, den 21. 7.

Man kann sich wieder ohne Ölzeug und Seestiefel an Deck wagen. Die Temperatur steigt langsam.

Freitag, den 22. 7.

Wir versuchen, mitten aus dem Südatlantik (Falklandinseln querab) aufzukreuzen. Es ist plötzlich sehr flau geworden mit dem Wind. Andauernd werden Manöver ausgesungen.

Ich bin übrigens wieder mal an der Reihe, für 14 Tage in der Kombüse zu helfen. Eine angenehme Order in Anbetracht der noch empfindlich spürbaren Kälte an Deck.

Sonntag, den 28. 8.

Wir befinden uns schon seit elf Tagen wieder auf der nördlichen Erdhalbkugel. Ich habe fünf Wochen lang keine Eintragungen in mein Tagebuch gemacht. Schuld daran ist meine Faulheit in dieser Zeit nach dem »Höllentanz« an Kap Hoorn.

Inzwischen ist alles seinen gewohnten Gang gegangen. Besondere Ereignisse in diesen Wochen werde ich versuchen nachzutragen:

Ungefähr vor vierzehn Tagen wurde ein Schwein geschlachtet. Viel war nicht dran, aber auch die kleinste Menge Frischfleisch ist an Bord eines Seilschippes immer sehr willkommen!

Einige Tage später versuchte der Alte, Goldmakrelen zu harpunieren. Nicht sehr erfolgreich.

Vom Eintritt in den Südost-Passat an wurde uns wieder erlaubt, – auch während der Wache – auf den Luken zu schlafen. (Nur derjenige, der »Flötentörn« hat, war davon ausgenommen, weil dieser ja bei Bedarf die ganze »Gang« wecken muß!)

Bald wurden dann auch erneut alle Segel »geshifet«. Die schweren und festen Kap-Hoorn-Segel kamen runter und leichte Passatsegel nach oben. Eine ziemliche Knochenarbeit! Erwähnt werden muß auch, daß es eini-



gen meiner Kameraden gelang, Fliegende Fische zu fangen, die sie dann mit holländischem Black-Star-Tabak ausstopften, um sie so zu präparieren.

Am 16. August passierten wir endlich zum zweiten Mal die Linie! Dann kam der Stumpfsinn mit dem Deckscheuern, bei dem die ganze Besatzung – ausgenommen Kapitän, Steuerleute und »Tagelöhner« – buchstäblich auf Knien lag, um mit Sandsteinen die Decksplanken zu bearbeiten. »Gebetsbücher« werden diese Steine genannt!

Am 20. August triezte man uns dann auch noch mit einem Alle-Mann-Bootsmanöver. Nach dem Motto: Immer schön in Bewegung bleiben!

Der Pampero, der die PADUA am 30. Juli auf der Höhe der La-Plata-Mündung zu fassen bekam, muß unbedingt auch erwähnt werden! Pamperos sind tückische Stürme, die ganz plötzlich und nur an der argentinischen Küste auftreten.

Da rechtzeitig genügend Segel weggenommen worden waren, konnte er uns – Gott sei Dank – nicht viel anhaben!

Am 22. August wurde zum ersten Mal seit dem Auslaufen von Iquique ein englischer Frachter gesichtet. Er lief auf Gegenkurs. Eine Neuigkeit wäre außerdem, daß wir Jungen inzwischen allein Ruder gehen.

Und noch etwas ganz Besonderes: Vor einer Woche hatte ich das Vergnügen, unserem Käpten die Haare zu schneiden und einen Tag darauf auch dem 3. Steuermann B.

Damit wäre der Nachtrag beendet.

Montag, den 29. 8.

An Bord wird jetzt mit Hochdruck gearbeitet! Alles wird geölt, gemalt und geadert. Der Alte hat Angst, daß es nicht bis Hamburg fertig werden könnte. Deshalb ließ er uns sogar gestern, am Sonntag, schuften. Auf Windjammern ist das wohl nichts Außergewöhnliches. Wir haben immer noch »stüttigen« NO-Passat. Überhaupt läßt die Heimreise bisher an Schnelligkeit nichts zu wünschen übrig! Position: 28 Grad nördliche Breite und 34 Grad westliche Länge.



Dienstag, den 30. 8.

Ich bin ab heute der Segelkoje zugeteilt! So habe ich glücklicherweise Gelegenheit, noch am Schluß dieser Reise Segel nähen zu lernen.

Der Alte hat heute seinen 57. Geburtstag!

Der Kochsmaat hat deswegen Pflaumenkuchen gebacken – aus kalifornischen Dörripflaumen!

Mittwoch, den 31. 8.

Wir befinden uns jetzt ungefähr auf der Höhe von Nord-Marokko und sind damit wieder in der Gegend, wo man ab und zu ganz unverhofft einen auf den Deckel kriegen kann. So auch heute! Die heimtückische, starke Regenbö war aber glücklicherweise nicht von Dauer, so daß keine Segel weggenommen werden mußten.

Donnerstag, den 1. 9.

Seit dem Passieren der Linie haben wir – abgesehen von der gestrigen Bö – schönes Wetter. Den ganzen Tag scheint die Sonne, aber nicht so heiß, daß man es als belästigend empfinden würde. Durch den gleichmäßigen, immer aus derselben Richtung kommenden Wind ist mindestens seit drei Wochen kein Manöver mehr gemacht worden.

Heute ist wieder ein besonderer Tag! Ungefähr um 14 Uhr kommt von steuerbord achteraus ein Tanker in Sicht. Er kreuzt unseren Kurs und kommt schnell auf, um uns dann in ca. fünfhundert Meter Abstand an Backbord zu passieren. Unsererseits werden »Cheers« auf den modernen Bruder ausgebracht, die dieser mit dreimaligem Tuten höflich erwidert. Unser Großsegler muß der Besatzung der MACUBA – dies ist der Name des holländischen Schiffs – einen großartigen Anblick bieten!

Freitag, den 2. 9.

Wir »Büdel« nähern an einem neuen Obermars-Segel, dessen »Schnittmuster« vom Alten höchstpersönlich angegeben und überwacht wird. Immerhin handelt es sich um kostbares, aus Leith in Schottland importiertes Segeltuch, von dem kein Fitzelchen verschwendet werden darf! Ich lerne auf diese Weise nicht nur Ausbessern eines alten, sondern auch das Entstehen eines komplett neuen Segels. Eine interessante Erfahrung!

Sonnabend, den 3. 9.

Wir sollen uns inzwischen in der Nähe der Azoren befinden und es ist »stinkflau«. Dabei hatten wir schon gehofft, in gut vierzehn Tagen in Deutschland zu sein. Anscheinend sind diese Hoffnungen aber eher Luftschlösser.

Unser Amerikaner weiß vor lauter Langeweile nicht, was er anfangen soll. Er beginnt sich offenbar deshalb artistisch auszubilden, indem er im Topp umherklettert, an der Laufbrücke turnt und Lassowerfen übt. Ein komischer Kauz, dieser Yankee!

Sonntag, den 4. 9. bis Sonnabend, den 10. 9. 1938

Die Flaute hält an. Wir müssen versuchen, viel Ost zu machen, da wir ungefähr noch ebenso weit von Europa wie von Amerika entfernt sind. Das nächste Land ist die Azorenmehrheit Flores. Der Golfstrom macht sich hier stark bemerkbar. Große Mengen von Golfkraut treiben an unserem Schiff vorbei. Die Nächte sind noch angenehm warm.

Unser Speck ist verbraucht; dafür wird ein Salzfleischtag mehr eingeschoben.

Die Segelnäherie macht mir weiterhin viel Spaß! Sehr wahrscheinlich sind wir nächste Woche mit dem Obermars-Segel fertig.

Immer noch sonniges Wetter!

Nachtrag: Am Montag, den 5. 9., hatten wir wieder eine Schiffsbegegnung! Dieses Mal war es ein kanadischer Dampfer (halb Passagier, halb Fracht). Er kam ganz dicht an uns heran!

Sonntag, den 11. 9.

Der Wind raunt. Gott sei Dank! Wir können jetzt Kurs auf den Kanal nehmen.

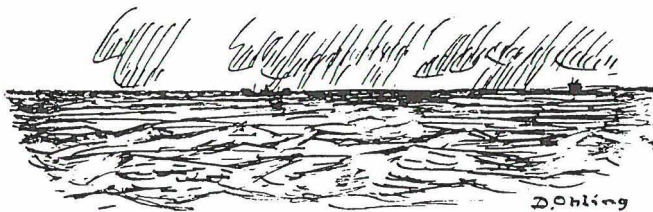
Der Alte ist wirklich ein richtiger Seilschippskaptein!

Er hat neulich schrecklich gewettert, weil er einen kaputten Spiegel eräugt hatte. Das gibt »bekanntlich« schiefen Wind. Bei Flaute läßt er den Kleinsten unter uns Jungen für gute Brise am Besanmast kratzen!

Montag, den 12. 9.

Es frischt auf. Mit durchschnittlich acht Knoten (auf den Dritten gebraßt) geht es der Heimat zu!

Allgemein gebobene und hoffnungsvolle Stimmung!



Dienstag, den 13. 9. und Mittwoch, den 14. 9.

Die achterliche Brise hält an! Wir hoffen, in drei Tagen an Cap Lizard zu sein. (Isles of Scilly!) Immer öfter werden Dampfer gesichtet. Eine finnische Bark soll auch in unserer Nähe sein.

Mittwoch, den 14. 9.

Leider hat es wieder abgeflaut. Die PADUA macht noch gerade fünf Meilen Fabrt.

Donnerstag, den 15. 9.

Und heute Windstärke 7! Wir segeln auf Biegen und Brechen, d.h. so lange wie möglich bleibt alles Tuch oben. Die Logge ist durchschnittlich zwölf Seemeilen. Jeden Moment müssen die Royals weggenommen werden. Es ist fast so, als wenn die PADUA den Zeitverlust in den letzten zwei Wochen jetzt wieder gut machen will. Schön wär's, uns so von einem anderen Schiff aus dahinbrausen zu sehen!



Tiefgeladen im Englischen Kanal (mit Royals)

Freitag, den 16. 9.

Dauernd werden Fischerflotten passiert. Die Logger und Kutter arbeiten ganz fürchterlich in der rauen See, die uns aber kaum was anhaben kann, weil unser Schiff mit seiner hohen Besegelung fest am Wind liegt und von ihm vorteilhaft gestützt wird. Das Meerwasser wird jetzt grünlich-grauer. Ein Zeichen, daß wir in den Bereich der Nordsee kommen.

Nachtrag: Der Koch und der Kochsmaat haben heute unserem letzten Schwein das Lebenslicht ausgeblasen.

Sonnabend, den 17. 9.

Cap Lizard liegt schon hinter uns! Die Fabrt ist dieselbe, nur der Wind ist etwas weggeschralt (vierter Knoten, ein Törn).

Des regen Schiffsverkehrs wegen wird jetzt auch am Tage Ausguck auf der Back gegangen. Für mich bricht eine neue Backschaftswoche an.

Sonntag, den 18. 9.

»Vierkant« gebraßt! Windstärke 3–4.

Wir sind mitten im Kanal. Es kommt einem so vor, als wenn hier mehr Schiffe als auf der Elbe verkehren! Um 14.45 Uhr sieht man am regenwolkenverhangenen Horizont scheinhaft die englische Steilküste. Bald können wir Einzelheiten erkennen, wie z.B. die weißen Kreidefelsen und die Mole von Folkstone. Es gibt soviel zu sehen, daß die Freiwache gar nicht zur Koje geht! Dauernd werden »Cheers« auf die vorbeifahrenden Dampfer ausgebracht. Nicht mehr lange und auch Dover ist schon querab. Die PADUA ist übrigens zwischenzeitlich per Funk umbeordert worden! Unser Ziel ist nicht mehr unser Heimathafen Hamburg, sondern Bremen – unserer Ladung wegen, die für die Tschechoslowakei bestimmt war; aber jetzt – wie gemunkelt wird – wegen der gespannten politischen Lage beschlagnahmt ist. Aus Salpeter kann bekanntlich Sprengstoff gemacht werden.

Nachts: wie große, leuchtende Finger tasten die Lichtkegel der Leuchtfeuer an der französischen und englischen Küste über das dunkle Wasser und erhellen die Kanalenge, in der von Zeit zu Zeit schwache Umrisse von Schiffen zu erkennen sind.

Montag, den 19. 9. und Dienstag, den 20. 9. 1938

Ich schreibe schnell für beide Tage zusammen: Gestern abend um 22.00 Uhr hatten wir Terschelling-Feuerschiff querab. Und heute morgen gegen 03.00 Uhr war es schon Borkum-Riff! Wir können uns vor Freude gar nicht lassen!

Norderney-Feuerschiff kommt auch bald in Sicht. Man hört das Böllern der dortigen Marine-Festungsgeschütze. Wir nehmen es als Salut, obgleich wir wissen, daß es seitens der Marine nur zur Übung ist. Mittags um 12.00 Uhr trifft uns der Schlepper BARDENFLETH und nimmt uns auf den Haken!

Abends gegen 20.00 Uhr passieren wir schon Bremerhaven und sind am folgenden frühen Morgen in Bremen, an unserem Ziel! Endlich zu Hause! Ich schliesse hiermit mein erstes Tagebuch.

Bis an mein Lebensende wird aber diese längst vergangene Zeit nachklingen. Oft noch höre ich halb im Traum die Melodie der an der Bordwand vorbeiglucksenden und schlüpfenden See in den Schönwetter-Zonen, und das Donnern des ganzen Schiffes, wenn es in ein Tal zwischen zwei schweren Seen zurückfällt in den stürmischen Gegenden der Meere.



Der Alte

... wie wir Jürgen Jürs unter uns – bei allem gebotenen Respekt – mit einiger Sympathie nannten, hätte einem Roman von Herman Melville, Joseph Conrad oder Robert L. Steven-

son entstiegen sein können. Er übertraf eigentlich noch das Bild, das ich mir schon lange vorher von einem Autorität, Verlässlichkeit und Kompetenz ausstrahlenden Kommandeur eines Großseglers gemacht hatte.

Groß, sehr kräftig, aber gebeugt von der Last der Jahre (er vollendete auf dieser Fahrt sein 57. Lebensjahr), einen Ziegenbart am Kinn, ein von Falten durchfurchtes Gesicht, in dem fast immer eine Tabakspfeife steckte, war er – schon rein äußerlich – das, was man einen Seemann der alten Schule nennen konnte.

Viele Döntjes aus seiner Seemannsvergangenheit, wie üblich oft übertrieben, machten unter der Besatzung immer wieder die Runde. So zum Beispiel, daß er als junger Steuermann noch vor dem ersten Weltkrieg auf dem legendären Fünfmastvollschiff PREUSSEN zwei aufsässige Toppsmatrosen am Schlafittchen gefaßt und mit ihren Köpfen derart zusammengeballert haben sollte, daß beide irgendwo in England an ein Krankenhaus übergeben werden mußten.

Inzwischen waren aber seine Kräfte durch Alter und auch Krankheit sichtlich weniger geworden. Dies war übrigens seine letzte Reise. Danach blieb er invalide an Land und starb 1945. Wer den größten Teil seines Lebens auf stark kochsalz- und nitrihaltige Verpflegung angewiesen war und unter allen Wetterbedingungen der Ozeane auf einem Segelschiff leben mußte, dem blieben chronische Leiden selten erspart. Und es hieß, er habe schon Wasser in den Beinen, was glaubhaft schien, wenn man ihn mehr über Deck schlurfen als gehen sah – immer in Lederpantoffeln, wenn das Wetter es zuließ.

Seit seiner Jugend fast immer auf Schiffen zur Westküste Südamerikas gefahren, beherrschte Jürrn Jürrn nach meiner Beobachtung zwei Sprachen korrekt: Das waren Hamburger Platt und Spanisch mit chilenischem Akzent. Ich erinnere mich noch gut an den Abschied von Iquique, als er sich fließend und laut auf Spanisch dem Agenten verständlich machte, der uns auf dem aus Holz gebauten Bugsierschlepper bis weit aus der Bucht begleitete und schließlich, als der Schlepper fast längsseits dampfte, noch letzte Post von uns übernahm.

Am souveränsten, aber über den Dingen stehend, erschien mir unser Käpten auf der Hinreise, als die PADUA, die Meerenge von Le Maire verlassend, in typisches Kap-Hoorn-Wetter und in ebensolche, für mich gewaltige Seen geriet. Wir Neulinge hatten so etwas nie vorher erlebt, und ich bekenne, daß ich ziemlich kleinlaut wurde auf jener Nachtwache. Der Alte war – wohl wegen der bedrohlichen Landnähe – geweckt worden und an Deck erschienen. Überkommende Brecher hatten uns trotz Ölzeug mit ihrem eiskalten Wasser, das am Kragen hereinlief, bis auf die Haut durchnäßt. Er aber wechselte nur einige Worte mit dem 1. Offizier, der unsere Wache ging, um dann plötzlich und unvermittelt mit Stenortorstimme zu brüllen: *Steward, wor blifft min Koffie!* Sofort dachte ich mir, wenn ein so erfahrener Mann in diesem Tohuwabohu nichts Dringlicheres im Kopf hat als den Mittelwächter-Kaffee, dann ist diese auf mich fast katastrophal und bedrohlich wirkende Situation eine ganz normale. Und es überkam mich eine Wurstigkeit, die mich auch während der ganzen restlichen Reise nicht mehr verlassen hat – trotz schlimmer Unglücke, die noch folgen sollten.

Meine ganz persönlichen Kontakte mit unserem Kapitän waren anfangs allerdings nicht unproblematisch. Bei den vergeblichen, wochenlang dauernden Anläufen, mit denen wir versuchten, das Kap von Ost nach West zu runden, war ich beim Überholen des Schiffes in schwerer See auf einer durch Nässe glitschigen Stufe des Niedergangs ausgerutscht und unten auf meinem Steißbein gelandet, was mich – der Schmerzen wegen – bewog, beim Wachwechsel in der Koje zu bleiben und mich durch meine Logis-Mitbewohner entschuldigen zu lassen. Diese waren aber kaum in Richtung auf ihre Stationen verschwunden, da wurde schon die Tür unserer Focksel aufgerissen und eine kräftige Faust zog mich aus mei-

ner Schlafstatt – mir noch auf die schnelle Gelegenheit gebend, meine Klamotten überzustrreifen – und trieb mich unter einer Schimpfkanonade an Deck. Es war Jürn Jürs höchstpersönlich, der mich auf diese Weise mit gebotener Härte an meine Pflicht erinnerte, was mir nicht geschadet hat.

Später kamen wir uns aber auf eine angenehmere Art näher. Schon seit einer Weile hatte der Alte offenbar beobachtet, daß ich ein ziemlich geschickter Amateurfriseur war, was wohl zur Folge hatte, daß er mich kurz vor Ankunft in Valparaiso zum Stutzen seines Haupthaars bestellte.. Das erledigte ich dann so sehr zu seiner Zufriedenheit, daß er ein gewisses Vertrauen mir gegenüber gewann und mich später auf der Rückreise im Schlechtwettergebiet der »Roaring Forties« wiederholt zum Ausösen (Ausschöpfen) seiner ganz privaten Gemächer beordnete. Die PADUA lag bekanntlich auf der Heimreise, voll mit Salpeter, viel tiefer im Wasser als auf der Ausreise – nur mit Sandballast und etwas Koks beladen, was dazu führte, daß bei hoher See viel Wasser über die Decks schwappte. Und darunter hatten – trotz Abdichtung einer auf das Achterdeck gehenden Tür mit Werg und Talg – besonders die Wohnräume des Kapitäns zu leiden.

Bei dieser Tätigkeit bekam ich dann ganz schnell spitz, daß unter dem Schreibtisch eine große Kiste voller Orangen stand. Eine nicht zu unterdrückende Gier – sicherlich verursacht durch übermäßigen Vitamin-C-Hunger – ließ mich alle gebotene Vorsicht außer Acht lassend eines Tages Mundraub begehen, indem ich in meine Hosenbeine, die in Seestiefeln steckten, soviel Orangen versenkte, wie ohne aufzufallen gerade noch möglich war. Gott sei Dank bin ich dabei nicht ertappt worden, sonst hätte mir auch für den Rest der Reise wohl Schlimmes geblüht.

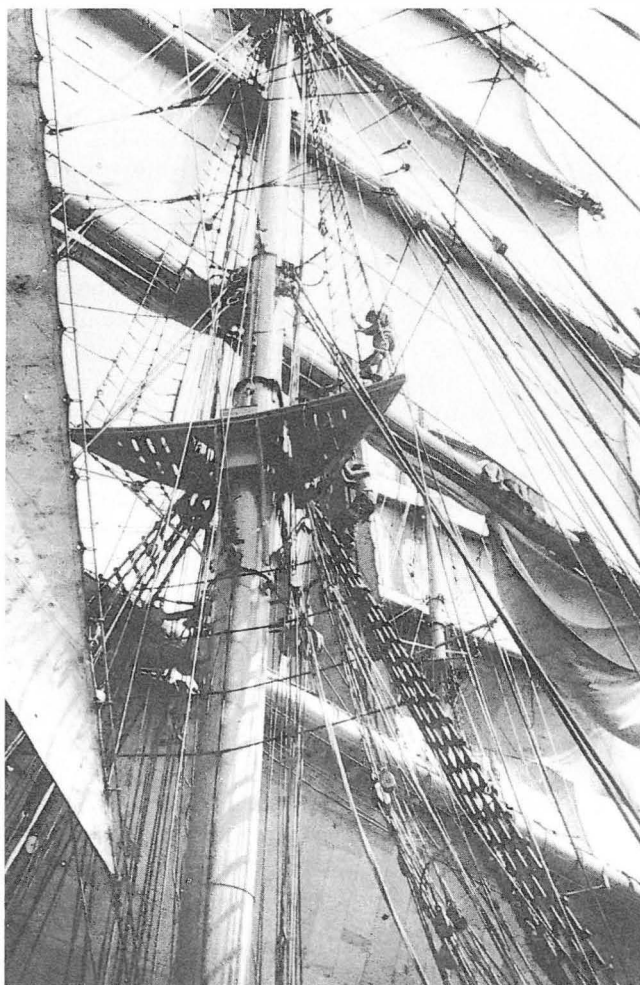
Ich mochte diesen Menschen Jürgen Jürs im Sinne einer gewissen Verehrung, denn daß er – trotz aller Rauheit – um uns junges Volk väterlich besorgt war, wurde immer dann sichtbar, wenn er, um unnötigen Gefahren für die Toppsgäste aus dem Wege zu gehen, frühzeitig vor drohendem Sturm die Segel bergen ließ. Ganz im Gegensatz zu seinem Ersten Steuermann, der meist bis zuletzt alles stehen lassen wollte, um das Schiff möglichst schnell voranzuknüppeln. Noch viele Jahre nach dieser Fahrt schallte in meinen Träumen der mit krächzender Stimme, in fast überschlagendem Diskant gebrüllte Befehl: *Herr Wendt, Bobenbramseils d-o-o-o-!*

Jürs hatte wirklich allen Grund dazu, denn der viel jüngere Wendt segelte in der Tat risikoreicher, wenn er nicht durch ihn daran gehindert wurde. Das mag eine Erklärung dafür gewesen sein, warum Wendt dann auf der letzten Reise der PADUA zur Westküste Südamerikas, als Kapitän an Bord, dieselbe Distanz in Rekordzeit schaffte.

Trügerische Freiheit

Eine »wunderbare Leichtigkeit des Seins« überkam mich regelmäßig, wenn ich während der langen Wochen im Passat – mit seinem anhaltend sonnigen Wetter und stetigen Wind aus einer Richtung – in den Topp geschickt wurde, meistens mit dem Auftrag, dort oben aufzuklaren, was bedeutete, daß die ganze Takelage von der Royal- bis runter zur Großrah auf abgerissene Gordings, herunterhängende Zeisinge und sonstige Unordentlichkeiten, die die einwandfreie Funktion des Laufenden Gutes hätten beeinträchtigen können, zu überprüfen war. Dort oben fühlte ich mich immer herrlich abgehoben. Ringsumher riesengroße, grau-weiße Segel wie imposante Wolken, dazu das Harfen einer gleichmäßigen Brise in Wanten und Pardunen. Und das Schiff ganz weit weg – mit seiner Enge, seinem menschlichen Mief und anderen Unzuträglichkeiten, die einem – je länger die Fahrt dauerte – immer mehr auf die Nerven zu gehen begannen. Weil von Deck aus so gut wie nicht

Die »wunderbare Leichtigkeit des Seins«, aber nur bei schönem Wetter



sichtbar, konnte man sich in der Höhe der Masten so schön »verpissen«, wie wir unter uns zu sagen pflegten. In den gigantischen Dimensionen des Riggs der PADUA verschwand ein Toppgast nahezu in totale Unauffindbarkeit. Diese tägliche Arbeit zwischen Himmel und Meer, die hauptsächlich von uns Schiffsjungen zu leisten war, zählt wohl zu den schönsten Erinnerungen meiner Segelschiffszeit!

Am Gürtel baumelnd das feststehende Bordmesser und ein Prigger (ein dornartiges Werkzeug zum Spleißen) – beide in einer Leder- bzw. Segeltuchscheide –, daneben ein Bündel von Bändseln aus ca. 30 cm langen Kardeelen eines Hanftaus geschnitten zum Abstoppen der Gordings⁹, turnte man von Rah zu Rah und hangelte von Block zu Block, wobei sich mit zunehmender Routine auch immer mehr Leichtsinn einstellte, der sehr gefährlich werden konnte, wie sich auf der nächsten und letzten großen Reise zeigte, die einem Jungmann zum Verhängnis werden sollte, der am Jagerfall fast bis zur Saling heraufgeklettert war, dabei abstürzte, weil ihn wohl seine Kräfte verließen, und so zu Tode kam – nur wegen einer idiotischen Wette! Die meisten tödlichen Unfälle auf Großseglern ereigneten sich aber dadurch, daß die Seeleute während der Arbeit in der Takelage bei starkem

Sturm und schwer arbeitendem Schiff auf den Rahen oder sonstwo den Halt verloren und in die See oder auf das Schiffsdeck stürzten.

Vor einiger Zeit bot sich mir die Gelegenheit, eine Reise auf einem der zu Sportzwecken wieder in Fahrt gebrachten Rahseglern mitzumachen. Dabei konnte ich verblüfft beobachten, wie man sich heute bei der Tätigkeit auf den Rahen gegen Absturz sichern kann. Jeder Toppsgast war dort mit einem Gurtgeschirr ausgerüstet, an dem sich ein Karabinerhaken befand, der nach dem Übertritt vom Want auf das Fußpferd (unter der Rah) in ein Stahlseil eingeklinkt wurde, das hinter dem Jackstag verläuft. Wie mir schien, eine ideale Sicherung gegen Absturz ohne Beweglichkeitseinschränkung. Warum man sich dieses Systems nicht schon seinerzeit und früher bedient hat, ist heute schwer zu verstehen.

Wie schon oben angedeutet, waren es immer wieder die Einwirkungen der Natur, wie Sturm, Seegang und auch in antarktischen Zonen die Kälte, die zu gefährlicher Gefühllosigkeit in den Fingern führen konnte, denen diese sich immer wieder ereignenden menschlichen Katastrophen anzulasten waren. Trotzdem kann ich persönlich mich nicht daran erinnern, hoch über dem Schiff, nur auf einem schwankenden, oft durch Nässe glitschigem Stahlseil (Fußpferd) stehend und dabei das eigene Körpergewicht fest gegen die Rah stemmend, Angst gehabt zu haben, auch nicht nach den beiden tragischen Todesfällen auf jener Reise. Die Grundeinstellung bei uns allen war wohl: Es wird schon nichts passieren, wenn man gut auf sich aufpaßt! Kurz gesagt, man zog sich auf eine psychologische Position zurück, die der heutigen angesichts des mörderischen Straßenverkehrs ähnlich sein könnte: Jeder weiß, daß er sich dort in große Gefahr begibt, jede Angst davor wird aber verdrängt oder durch Gewöhnung aufgehoben. Auf die Frage, ob denn niemals die Forderung gestellt worden sei, auf Reisen um Kap Hoorn einen Arzt an Bord zu nehmen, soll ein erfahrener Segelschiffskapitän damals geantwortet haben: *Ein Arzt an Bord wäre ganz gut, aber wie bekomme ich den rechtzeitig unter den Mast, um den herunterfallenden Seemann aufzufangen?*

Nun sollten aber in diesem Kapitel mit so positivem Anfang eigentlich nur meine angenehmen Reminiszenzen zu Worte kommen. Ich erinnere mich, daß gerade das Erlebnis des weiten Meeres, das sich nie langweilig, sondern immer wieder in wechselnden Farben und Wellenformen darstellte, sehr tiefen Eindruck auf mich damals noch so jungen Menschen machte.

In den Tropenzonen auf Freiwache bestaunte ich vom Klüvernnetz aus die für mich rätselvollen »Sonnenfächer« in der kristallklar-ultramarinblauen See, oder ich bewunderte das interessante Tierleben in unmittelbarer Nähe des Schiffes. Seien es nun die Pulks von Bonitos, die sich zu unserer Begleitung einstellten oder die kleinen »Bi-de-Winder« (eine Quallenspezies), die mit ihren aufgestellten Hautsegeln in kleinen Geschwadern unseren Kurs kreuzten.

Natürlich hatten wir auch reichlich Gelegenheit, die großen Meeressäuger sehr nah zu erleben. Eine wunderbare Nacht, ungefähr nördlich der La Plata-Mündung, ist mir unvergessen geblieben, als eine große Schule von Delphinen so dicht vorm Steven unseres Seglers spielte, daß der Eindruck entstehen konnte, sie wollten ihre Buckel an dessen Stahlkante scheuern. Und dieses Spektakel ereignete sich bei einer phantastisch phosphoreszierenden See! Nie wieder habe ich ein so zauberhaftes Meeresleuchten zu Gesicht bekommen. Die Kielwasser der Kleinwale mit ihren Strudeln glichen Raketenschweifeln, und man hätte glauben können, ein grandioses Feuerwerk in die Meeresoberfläche projiziert zu sehen.

Salzfleisch, Kabelgarns und norwegische Hühner ...

... waren die wohl typischsten, allwöchentlich auf dem Speiseplan unseres Windjammers stehenden Bestandteile der Bordverpflegung, wobei das in einer Lake schwimmende und in Holzfässern aufbewahrte Salzfleisch gewiß schon seit Jahrhunderten zum wichtigsten Segelschiffsproviant gehörte. Zur Besonderheit des Salzfleisches muß man wissen, daß es sich hierbei immer um reines Rindfleisch handelte, das mit Kochsalz haltbar gemacht worden war, im Gegensatz zu Pökelfleisch, das aus Schweinefleisch besteht. Dieses wird auch heute noch mit Nitratsalz konserviert.

Ich vermute übrigens, daß es hauptsächlich an seinem penetranten Geruch liegen muß, wenn Salzfleisch kaum Eingang in die Küchen an Land gefunden hat. Wenn so ein Holzfaß in meinem Beisein in der Kombüse geöffnet wurde, ließ mich der entweichende üble Duft regelmäßig Reißaus nehmen. Vielleicht war es aber gerade dieser Hautgout, der bewirkte, daß sich mit der Zeit unter den alten Segelschiffsjantjes eine beachtliche Anzahl von Liebhabern dieses Fleischproduktes herausgebildet hatte, zu denen auch Käpt'n Jürs zählte. Ich hingegen und die meisten von uns Jungen konnten die ganze Reise über nicht so richtig auf den Geschmack kommen – mit einer wichtigen Ausnahme, die Labskaus hieß. Ein Gericht, das ich in dieser Köstlichkeit später nie wieder genießen konnte. Heute ist mir auch klar, warum. An Land gab es (und gibt es) eben nirgendwo Salzfleisch! Berge von Kartoffeln und vor allen Dingen Zwiebeln mußten an jedem Mittwochnachmittag vom »Kombüsenforz« geschält werden. Unser Koch Max verstand es dann meisterlich, diese Zutaten im richtigen Verhältnis mit dem Salzfleisch zu mischen, und was dann am gleichen Abend auf die Back in die Mannschaftsmesse nach achtern kam, war für uns alle die reinste Leckerei, von der es leider nie genug gab.

Nicht unerwähnt bleiben darf, daß es noch eine unersetzliche Verwendung für Salzfleisch gab, nämlich als geschmacksverbesserndes Ingrediens in einer anderen, sehr beliebten Bordspezialität, die bei deutschen Seeleuten als »Plumm un Klüten« bekannt war. Hierbei handelt es sich um eine dicke, süße Suppe aus kalifornischen Dörpflaumen, Zimtstangen und Mehlklüten, in der ein großes Stück Salzfleisch mitkochte, das an einem Haken am Topfrand hing und der Suppe ihren unverwechselbaren, herzhaften Geschmack verlieh.

Kabelgarns haben hier natürlich nichts mit Tauwerk zu tun. Sie sind ein »Synonym« für Corned beef, das wohl erst mit Erfindung der Weißblechdosen in die Proviantlast der Segelschiffe gelangt war und wegen seiner kardeelähnlichen Faserigkeit diesen Spitznamen bekommen hatte. Dieses Fleisch war im Gegensatz zu dem oben beschriebenen sehr beliebt; es gehörte immer – zusammen mit Büchsen Gemüse – zum Mittagessen an Sonn- und Donnerstagen, wobei letztere nach alter Tradition als »Seemannssonntage« galten (allerdings nur in kulinarischer Hinsicht).

Was sich nun hinter Norwegischen Hühnern verbirgt, können Uneingeweihte bestimmt nicht erraten. Wer käme dabei wohl auf norwegischen Stock- oder Klippfisch, der durch Trocknung auf den Klippen Norwegens aus Kabeljau und Dorsch gewonnen wird? In große Blechkanister eingelötet (wie schon damals), wird dieser Trockenfisch auch heute noch in viele Länder exportiert, vornehmlich aber in südliche, weil man sich dort trefflich auf eine delikate Zubereitung versteht, was man von unserem Smutje leider nicht sagen konnte. Daher fand auch auf der PADUA kaum einer Gefallen an dem, was die Küche aus diesem wenig appetitlich duftenden »Grundstoff« zu fabrizieren verstand. Abends wurden meistens von dem nicht abgeholten Stockfisch Frikadellen gebruzzelt. Gewissermaßen ein letzter Versuch, die Männer doch noch zum Zugreifen zu animieren, dem dann allerdings auch wenig Erfolg beschieden war. Ich entsinne mich, daß irgendwann während meiner

Koch Max hat ein Schwein fachmännisch abgestochen



Kombüsenzeit die auf diese Weise »veredelten« »Norwegischen Hühner« wieder nicht abgeholt wurden und der Koch die volle Kasserolle – halb verärgert, halb übermütig – auf den Fliesenboden kippte, mir einen Feuerhaken in die Hand drückte, danach selber einen solchen ergriff und mich aufforderte, die am Boden verstreuten Bouletten zum Hockeyspielen zweckzuentfremden. Ich machte zwar mit, aber ohne jegliches Vergnügen; war ich doch derjenige, der danach die Reste dieser »Orgie« beseitigen und alle verdreckten Flächen säubern mußte.

Im Tagebuch ist noch die Rede von zwei Schweinen und einigen Hühnern, die allerdings – das sei gleich vorweg gesagt – unseren Frischfleischmangel nur unmerklich beheben konnten. Bei dem dauernden Streß an Deck – ihre Ställe befanden sich an Steuerbord und an Backbord achterkante von der Back – und dem meist eisigen Seewasser, das in den Schlechtwetterzonen oft in ihre Behausungen strömte, konnten erstere verständlicherweise nicht viel ansetzen. Eine Völlerei in fettem Schweinefleisch hätte also kaum stattfinden können.

Daß auch Hühner an Bord waren, ist mir beinahe entfallen. Ich weiß noch, daß sie dem »Alten« gehörten, der jedoch nur wenig Freude an ihnen gehabt haben kann, denn das ungewohnte, keineswegs artgemäße Umfeld konnte das Federvieh kaum zur Eierproduktion ermuntern. Die meisten Hühner sind spätestens auf der Rückreise an Kap Hoorn den dortigen Strapazen erlegen, was uns mit Genugtuung erfüllte, weil durch den nunmehr fehlenden Hühnerdreck das Deckschrubben verkürzt ablaufen konnte.

Als die PADUA endlich nach hundertundvier Tagen auf See in die Bucht von Valparaiso eingelaufen und unweit des Hafens vor Anker gegangen war, von wo die Koksladung in Schuten umgeladen und an die Pier gebracht werden sollte, konnte unser Verlangen – um nicht zu sagen unsere Gier – nach Früchten, aller Art von Gemüse und Frischfleisch im erhofften Maß gestillt werden. Da waren Koch und Kochsmaat unermüdlich aktiv und so



Speiseplan aus dem Notizbuch von Lorenz Döpfer

richtig in ihrem Element. Ihr Hauptschlagier hieß »Frühlingsuppe«, in der neben köstlichem Fleisch wahrhaftig alles Grün Lateinamerikas zu schwimmen schien. Ich erinnere mich noch sehr lebhaft, daß die Hälfte eines geschlachteten Rindes in einem extra für diesen Zweck genähten Segeltuchschlauch am Besanmast hing, um das Frischhalten dem Seewind zu überlassen, der durch die untere und obere Öffnung des Schlauches kräftig zirkulieren konnte. Diese wunderbare »Frühlingsuppe« gab es an allen Hafentagen, trotzdem kam keiner auf die Idee, sich zu beklagen oder gar nach Abwechslung zu verlangen. Im Gegenteil: Dieses Gericht war genau das richtige für uns, die wir so lange frische Kost entbehren mußten. In diesem phantastischen und eindrucksvollsten Ereignis meines Lebens, das nun schon so lange zurückliegt, spielten die kulinarischen Gegebenheiten eine ungemein wichtige Rolle, und sie tun es auch noch in meiner Erinnerung, wie ich bei dieser Niederschrift amüsiert feststellen mußte.

Kälte, Nässe und Schlafdefizit

Das Anpassen an die Mitbewohner im Logis – neun an der Zahl –, die ich mir verständlicherweise vorher nicht hatte aussuchen können, fiel mir anfänglich nicht leicht. Es entstand in den ersten Tagen fast ein Gefühl des Isoliertseins. Zum Glück ließen der unerbittliche Rhythmus der Englischen Wache und die tägliche harte Arbeit an Deck melancholischen Empfindungen keinen Raum. Schon gar nicht mehr, als ich bald ein paar gleichgesinnte, mir sympathische Kameraden fand, so auch Lorenz Döpfer, der – welcher günstiger Zufall – die Kojе über der meinigen bewohnte. Dennoch ist mir das Zwei-

wachensystem in unangenehmer Erinnerung geblieben, weil man dabei kaum vier Stunden »an einem Stück« durchschlafen konnte, ein Rhythmus, der mir zutiefst zuwider war, während meine Kameraden damit geringere Probleme zu haben schienen, obgleich jene wenigen Stunden Ruhe oft auch noch dadurch verkürzt wurden, daß wir Schiffsjungen nach einem Segelmanöver, das noch kurz vor Wachwechsel stattfinden mußte, in die Toppen geschickt wurden mit dem Auftrag, dort aufzuklaren und nicht eher wieder runterzukommen bis auch der letzte Gording abgestoppt und alle Zeisinge ordentlich aufgeschossen zwischen den Jackstagen eingeklemmt waren, was unter Umständen bis zu einer Stunde weniger Schlaf bedeuten konnte.

War nachts der tiefste Punkt meines Schlummers gerade erreicht, da wurde auch schon die Tür zu unserem Logis aufgerissen und eine Stimme schrie mit gewaltiger Lautstärke, bei der auch immer etwas Schadenfreude mitzuschwingen schien: »*Ein Glas! ... rise! ... rise! ... Seeleute kommt hoch! Wachwechsel!*« Oder auch Drastischeres. Dazu ist zu sagen, daß die Schiffsglocke vom Rudergänger zehn Minuten vor der Wachwechselzeit, die in der Nacht am Ende jeder vierten Stunde erreicht war, mit genau einem Klöppelschlag angeschlagen wurde. Das war das Signal »Ein Glas« und für die beiden »Flötentörns« – einer für's Vor- und einer für's Achterdeck – die Order, schleunigst in den Unterkünften die »neue« Wache zu wecken, damit eine pünktliche Ablösung stattfinden konnte. Ich habe noch diese nächtliche Zeremonie vor Augen: Auf dem von keinem Lichtschein erhellten Vordeck, beiderseits von Luk II, die dunklen Silhouetten der Jungs, Jungleute und Matrosen, die Steuerbordwache auf der gleichnamigen Schiffsseite, und die Backbordwache, zu der ich gehörte, – noch halb im Schlaf – gegenüber. Dann der Ruf des Matrosen von der Steuerbordwache: *All hier an Stürbord!* Darauf die »ausgesungene« Erwiderung von der Gegenseite: *All hier an Backbord!* Der übernehmende Wachoffizier beendete schließlich diesen Wechselgesang vom Hochdeck aus mit den traditionellen Worten: *Aye, aye, verfangen Roor un Utkiek! Weg de Stürbordwach!*

Ein Vorfal, im Zusammenhang mit dem nächtlichen Wachtörn, hat sich unauslöschlich in meinem Gedächtnis festgesetzt. Es muß auf der Hinreise kurz vor der Le-Maire-Straße (Meeresenge zwischen Feuerland und Staten Island) gewesen sein. Ich hatte in der letzten Stunde der Wache von 20.00 bis 24.00 Uhr auf der Back Ausguck zu gehen. Zu diesem Dienst gehörte das Wiederholen der Glockenschläge, die mitschiffs vom Rudergänger alle halben Stunden »geglast« wurden. Dazu mußte der Ausgucksposten die Worte »aussingen«: *Die Lampen brennen!*, die dann vom Wachoffizier auf dem Hochdeck mit *Aye, aye!* bestätigt wurden.

Eine bleierne Müdigkeit hatte mich in der fraglichen Nacht kurz vorm Glasen auf der in bewegter See auf- und niederstampfenden Back einnicken lassen. Als dann die vier Doppelschläge der Schiffsglocke von mitschiffs in mein Unterbewußtsein drangen, bewirkten sie wohl mein jähes Wachwerden, sie nahmen mir aber nicht den letzten Rest von Benommenheit, so daß es mir unmöglich war, die richtige Anzahl Glockenschläge zu rekapitulieren. Ein Indiz für den Wachoffizier, daß ich auf meinem Dienstposten eingeschlafen war. Die auf dem Fuß folgende Sanktion empfand ich als eine gemeine Schinderei. Herr Wendt, der I. Offizier, ordnete an, daß ich alle halbe Stunde geweckt werden sollte, um mich auf der Back die jeweils richtige Zeit glasen zu lassen. Das bedeutete, daß ich innerhalb meiner vier freien Stunden achtmal aus dem Schlaf gerissen wurde, dann – ziemlich taumelig noch – von der nachtdunklen Poop über die Laufbrücken und das Hochdeck nach vorne tappte, um auf der Back das Glasen in »Reinschrift« zu vollziehen, nachdem man mir auf dem Wege dorthin glücklicherweise immer die richtige Uhrzeit zugerannt hatte. Nicht einmal die Faustschläge, die man als Schiffsjunge gar nicht so selten von einem Matrosen oder sonst jemandem, der sich dazu berechtigt fühlte, einfiel, empfand ich als so erniedrigend

wie dieses sadistische Zerstückeln meines kostbaren Schlafes. Auf der Heimreise umsegelte die PADUA das stürmischste Kap der Welt im tiefsten Winter. Es froh einige Tage so stark, daß alles Tauwerk mit einem Eispanzer umhüllt war, was Segelmanöver nahezu unmöglich gemacht hätte. Sie erübrigten sich auch weitgehend, weil die bekanntlich in dieser garstigen Region vorherrschende Westwindströmung unserem Kurs günstig war. An der nicht verschalten, nackten Steuerbordwand, die in unserem sich nach achtern verjüngenden Logis die längste Fläche einnahm, glitzerten Eiskristalle. Trotzdem war mein Bibbern unter den zwei dünnen Decken meistens nur kurz, weil mich sehr bald narkoseähnlicher Tiefschlaf nichts mehr fühlen ließ.



*Bei Kap Hoorn immer drei
Mann am Ruder!*

Schlimmer war es an Deck, wo wir doch sehr unter Kälte und Nässe zu leiden hatten. Da dort unter den meteorologischen Bedingungen Kap Hoorns Decksarbeiten nicht mehr möglich waren, verzog sich die ganze Wache – bis auf Rudergänger und Ausguck – an eini-germaßen geschützte Stellen, um dort zumindest tagsüber mit »Tausendfüßlerflechten« oder irgendeiner anderen Tätigkeit die fünfeinhalb beziehungsweise sechs Stunden gewissermaßen »stand by« durchzustehen. Ich habe in meinem ganzen Leben nie wieder so oft meine Arme um die Schultern geschlagen, um Gefühl in meine steifen Finger zu bekommen, wie während dieser Wochen in jener Gegend. Wunderbar wärmende Thermokleidung, wie sie heutzutage für alle Zwecke zur Verfügung steht, gab es damals nicht. Drillichzeug und lange Unterhosen, deren Mako-Anteil mit Azetat-Fasern gestreckt war (Baumwollimporte kosteten wertvolle Devisen, die Deutschland während des »Tausend-jährigen Reiches« für vermeintlich wichtigere Dinge ausgeben mußte), und unter meiner Arbeitskluft ein mit mehr Viskose als mit echter Wolle gestrickter Troyer waren ein nur kümmerlicher Schutz gegen die dort vorherrschenden Witterungsverhältnisse.

Ich sehe uns noch fröstelnd unter der Back stehen. Nach jedem Eintauchen des Vorschiffes in einer der sich in unregelmäßigen Intervallen auftürmenden Seen, das mit gewaltigem Donnergetöse einherging, befanden wir uns hinter einem grün-gläsernen Wasservorhang, der erst abriß, wenn sich die PADUA wieder aufrichtete und die Fluten danach mehr um die Luken des Vordecks schäumten, um dann den Weg durch die Wasserpforten nach außenbords zu suchen. Das konnte meistens nicht mit der Geschwindigkeit geschehen, mit der

die Back erneut in den nächsten gigantischen Wogenberg gedrückt wurde. So glich das Vorschiff bei schwerer See und starkem Sturm fast der sagenumwobenen Charybdis, wobei man sich die Back als Skylla vorstellen könnte.

Es blieb nicht aus, daß sich unter diesen Bedingungen während der langen Stunden unserer Wache immer Seewasser in unseren Stiefeln befand. Eine Ursache für die brennenden »Seekutten« zwischen den Zehen. Darunter muß man sich Hautrisse vorstellen, die in dem feucht-salzigen Milieu der Stiefel durch Aufweichung der Haut entstanden. Zur Linderung half einfacher Talg, wie im Tagebuch vermerkt ist. Talg war in großen Mengen an Bord; diente er doch in Verbindung mit Zinkoxyd zum Konservieren des »Stehenden Gutes« – wie Wanten und Pardunen – unter der »Bekleidung«, die aus »Schiemannsgarn« (aus Hanf) bestand und als Schutz um diese Stahlseile gewickelt war.

Zu den Entbehrungen, an die ich auch noch oft denken muß, gehörte das beinahe vollständige Fehlen von Süßwasser für die persönliche Reinigung. Man würde heute gewiß niemandem zumuten, sich selbst und seine Wäsche fast ausschließlich mit Seewasser zu waschen. Nur in der Zone der sogenannten Mallungen, in der fast täglich ausgiebiger Tropenregen niederprasselte, konnte genügend Wasser in Persennings aufgefangen und der Besatzung für ihre Zwecke zur Verfügung gestellt werden. In der übrigen Zeit habe ich immer wieder versucht, mein Zeug – gegen alle Vernunft und Erfahrung – mit Seewasser und sogenannter Seewasserseife zu reinigen. »Seewasserseife«, die uns gutgläubigen Schiffsjungen noch kurz vor dem Auslaufen ein schlitzohriger Schiffshändler in Hamburg aufgeschwatzt hatte. Seiner phänomenalen Überzeugungskraft, mit der er uns zu beweisen versuchte, daß nur seine Seife in Verbindung mit Seewasser schäumen würde, konnten wir uns nicht entziehen, und so hatten die meisten von uns bald einen Karton mit »Seewasserseife« unter der Kojе stehen. Natürlich konnte sich dieses Wundermittel nur als Schwindel entpuppen, und wir alle fühlten uns ganz niederträchtig betrogen.

So wurde unser Outfit und was sich darunter befand im Laufe dieser Reise immer schmutziger, und viele von uns bekamen abszedierende Hautentzündungen, gegen die letztendlich nur das Skalpell des Zweiten Steuermanns etwas ausrichten konnte.

Kleine Welt unter Segeln

Selbst auf die Gefahr hin, unzulässiger Übertreibungen bezichtigt zu werden, glaube ich heute sagen zu können, daß das Gefühl des totalen Abgeschnitten- und Losgelöstseins von der vertrauten und komfortablen Umwelt, wie sie daheim existierte, bei mir damals vermutlich größer war als es heute die Astronauten auf ihren Weltraumflügen verspüren, die bekanntlich in der Lage sind, zu jeder Zeit Sprechfunkkontakt mit ihrer terrestrischen Basis zu unterhalten. Mir ist dagegen kein Fall in Erinnerung, daß irgendein Besatzungsmitglied während der hundertundvier Tage dauernden Reise nach Valparaiso eine Nachricht von der eigenen Familie erreicht hätte.

Selbst umwälzende politische Ereignisse drangen kaum in unsere kleine Welt unter Segeln, obgleich die PADUA auch über ein Funkgerät verfügte, das immer funktionierte, wenn es die Lichtmaschine zuließ, die die Akkus zu speisen hatte. Das damals alle Gemüter – national wie international – bewegende Ereignis des »Anschlusses« Österreichs an Deutschland erreichte uns, soweit wir unter der Poop hausten, nur durch mündliche Weitergabe, nachdem der Funkoffizier irgendjemandem in der Nähe der Funkbude dieses Ereignis mitgeteilt hatte. Offiziell wurde nichts bekannt gegeben.

Diese Begebenheit läßt mich heute rückschauend über das Phänomen spekulieren, warum auf diesem Schiff (und vielleicht auch auf anderen) eine auffällige Abstinenz in politi-

schen Dingen zu beobachten war. Zeitgenossen dieser Jahre erinnern sich gewiß an das pathetisch-heroische Getöse im damaligen Deutschland bei jeder sich bietenden Gelegenheit, was alles überlagerte und dem sich keiner entziehen konnte. Alle und jeder waren uniformiert, was besonders auf die Jugend zutraf; »Zackigkeit« und Gleichschaltung durchdrangen den Alltag bis in seinen letzten Winkel. Nur unser Windjammer schien rätselhafterweise von diesen Zwängen nicht betroffen zu sein. Kein ruckartiges Hochreißen des rechten Armes angesichts eines Steuermanns oder zumindest des Kapitäns! Nirgends war ein nazistisches Emblem zu sehen – außer natürlich dem Hakenkreuz in der Nationalflagge.

Dieses alles bildete einen unbegreiflichen Gegensatz zur schon erwähnten Deutschen Seemannsschule in Hamburg-Finkenwerder, deren angepaßter Geist sehr deutlich aus der Anstaltsordnung (Verhalten in der Anstalt) hervorgeht, die Kapitän Döpfer in seinen Ergänzungen wörtlich wiedergegeben hat.

Manchmal kam es mir damals so vor, als ob sich ausgerechnet auf diesem Schiff auf dieser Reise, was Kapitän, Steuerleute, Funktionäre und ältere Matrosen betraf, ein Häuflein von Männern zusammengefunden hätte, die des nationalen Getümmels und Getues in Deutschland zutiefst überdrüssig waren und denen eher ein gewisses Maß an traditioneller Sympathie für das demokratische Seefahrervolk der Briten nachgesagt werden konnte.

Erst in Valparaiso wurden wir wieder mit der »vertrauten« Weltanschauung des *Heute gehört uns Deutschland* ... konfrontiert. Sie wurde uns dort von der rührigen Auslandsorganisation der NSdAP auf einer extra für die Besatzung der PADUA organisierten Veranstaltung in der Casa Aleman vorgeführt. Mir ist damals an Bord keiner begegnet, dem auch nur die geringste Sehnsucht nach weiteren Spektakeln dieser Art anzumerken gewesen wäre.

In Valparaiso gab es dann – nach mehr als einem Vierteljahr auf See – die heißersehnte Post, allerdings war sie so alt und abgestanden, daß sich inzwischen der Reiz der Neuigkeit weitgehend verflüchtigt hatte.

*

Nach Kriegsende 1945 mußte die Viermastbark an die Sowjetunion abgegeben werden. Das bis dahin ohne Maschinenantrieb fahrende Schiff erhielt zwei Motoren mit je 800 PS und zwei Schrauben. Außerdem baute man die KRUSENSTERN zu einem Schulschiff um. Jetzt können neben 70 Mann Stammbesatzung etwa 200 angehende Seeleute ihre seemännische Ausbildung auf dem Segelschiff erhalten. Die ehemalige PADUA ist als KRUSENSTERN bis heute nicht mehr um Kap Hoorn gesegelt. Sie kreuzt überwiegend in Ost- und Nordsee, jetzt unter russischer Flagge.

Und mit ihren umfangreichen baulichen Veränderungen an Aufbauten und Decks sowie einer Bemalung ihres Rumpfes mit schwarzen Rechtecken auf umlaufend weißem Grund – Geschützpforten vortäuschend – ist die ehemalige PADUA inzwischen so verändert, daß sie nicht mehr das Schiff ist, das ich in meiner Erinnerung habe.

Ich konnte mein Tagebuch nur unter sehr ungünstigen Bedingungen schreiben. Ich wollte unbedingt vermeiden, daß irgendjemand an Bord von meinen Aufzeichnungen Wind bekam. Am ungestörtesten fühlte ich mich in meiner engen Koje, deren Privatissime mir für meine Aufzeichnungen der sicherste Platz zu sein schien. Eigentlich eine ungeeignete, weil fast lichtlose Ecke, die ich – in meinem manischen Bemühtsein um Diskretion – auch noch mit zugezogenen Vorhängen abschottete. Dort war es dann oft so schummrig, daß ich meine eigene Schrift nicht mehr lesen konnte und gelegentlich sogar wagte, einen Kerzenstummel anzuzünden. Das war natürlich nur möglich, wenn es die Lage des Schiff-



*Die PADUA als
KRUSENSTERN unter
sowjetischer Flagge*

fes zuließ. Selbst meinem »Obermieter« Lorenz Döpfer ist mein feuergefährlicher Leichtsinns damals nie aufgefallen, wie er mir viele Jahre später bestätigt hat.

Ich hoffe, zuguterletzt, daß dieser Bericht die unwiederbringlich letzte Phase der »Nitrate Clippers« unter der legendären Flagge der »Flying P-Line« noch einmal ins Licht rücken und vor dem totalen Vergessen bewahren möge.

*Spruch des Seeamtes Hamburg
und amtlicher Bericht zu den beiden Todesfällen
auf der beschriebenen Reise*

In der Nacht vom 25. zum 26. April 1938 ist auf 57 Grad 12 Minuten Süd, 70 Grad 21 Minuten West der Jungmann Casagrande aus dem Vortopp der Viermastbark PADUA in dem Augenblick, als die Oberbramraa von oben kam, in die See gestürzt und ertrunken. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden, auch kann die Ursache dieses Unfalls nicht in Mängeln des Schiffes oder der Takelung gesehen werden. Die Rettungsmaßnahmen waren sachgemäß.

Die Viermastbark PADUA befand sich auf der Reise von Hamburg nach Valparaiso, hatte Kap Hoorn passiert und befand sich am Morgen des 26. April auf etwa 57 Grad 12 Minuten Süd und 70 Grad 21 Minuten West. Das Schiff hatte vorher unter Sturmsegeln gelegen, und man begann nun wieder, Segel zu setzen. Gegen 3 Uhr 45 Minuten brach plötzlich der Wirbel des Fallblocks der Voroberbramraa, und durch das Gewicht der herunterkommenden Raa brachen dann hintereinander der Toppnantstropp im Bramgut, der Lümmel des Schwanenricks und die Bolzen, die den Schwanenhals in den Raabeschlägen halten. Die Raa blieb dann von den Brassens gehalten auf der Vorunterbramraa liegen. Bei diesem Unfall fiel der mit dem Aufklaren der Bramraa beschäftigte Jungmann Casagrande über Bord.

Es wurde sofort eine Nachtrettungsboje geworfen, die Raan wurden backgebräst, und es wurde ein Boot ausgesetzt. Bis 5 Uhr wurde mit dem Boot nach dem Verunglückten gesucht, dann wurde das Boot eingesetzt, gehalst und noch bis 7 Uhr an der Unfallstelle gekreuzt; leider aber ohne Erfolg, denn von dem Verunglückten wurde nichts mehr gesehen.

Materialfehler haben sich an der Bruchstelle nicht feststellen lassen. Offensichtlich ist der Bruch infolge der Kälte und des harten Stampfens des Schiffes erfolgt.

Offenbar war das Schiff auf dieser Reise vom Unglück verfolgt, denn auf der Heimreise ereignete sich noch ein zweiter Unfall mit tödlichem Ausgang.

Am 17. Juli 1938 ist der Jungmann Vieth auf der Viermastbark PADUA beim Segelfestmachen von der Großobermarsraa an Deck gestürzt und tot liegengelieben. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden, auch haben Mängel des Schiffes oder der Takelung nicht vorgelegen.

Die Ursache des bedauerlichen Unfalls muß in den Gefahren der Segelschiffahrt gesehen werden.

Die PADUA befand sich auf der Heimreise von Iquique am 17. Juli auf 55 Grad 51 Minuten Süd und 63 Grad 39 Minuten West. Bei kaltem Wetter und Windstärke 10 aus SzO wurde das Großobermarssegel festgemacht. Das Schiff segelte mit Backstagsbrise, und das Segel hing dichtgeegit vor der Raa, als plötzlich aus ungeklärter Ursache der Jungmann Vieth abstürzte und mit dem Kopf auf das Oberlicht der Kombüse schlug. Er war sofort tot.

Der Kapitän und der I. Offizier brachten den Verunglückten in das Kartenhaus, sie konnten aber nur noch seinen Tod feststellen. Nach zwei Tagen ist der Verunglückte dann nach Seemannsart nach einer schlichten Trauerfeier über Bord gesetzt worden.

Sein Nebenmann auf der Raa hatte den Unfall erst bemerkt, als Vieth schon im Fallen war.

Die Raa und die Sicherheitseinrichtungen wurden sofort überholt und in Ordnung befunden.

Anmerkungen:

1 Die Deutsche Seemannsschule Finkenwerder war eine von Hamburger Reedern eingerichtete Ausbildungsstätte, die angehende nautische Schiffsoffiziere für den Dienst auf Segelschiffen vorbereiten sollte. Der Schulleiter, ein Kapitän, und sein Vertreter kamen von der Handelsmarine. Die Ausbildung der Schüler erfolgte vorwiegend von ehemaligen Portepee-Unteroffizieren der Kriegsmarine. Die Schüler trugen zu jener Zeit eine der Kriegsmarine angepaßte Kleidung. Der Dienst wurde mit weißem Arbeitsjumper und weißer Hose verrichtet. Beim Landgang trug man eine blaue Uniform und Mütze mit Band. Nach Abschluß der dreimonatigen Ausbildung vermittelte die Deutsche Seemannsschule den Lehrgangsteilnehmern eine Bordstellung auf einem Küstensegler oder auf einer der ohne Maschinenantrieb fahrenden Viermastbarken PRUWALL oder PADUA. Der erste Tag in der Seemannsschule begann mit der Einweisung in die Räumlichkeiten, der Zuteilung eines Spinds und einer Hängematte. Am nächsten Tag wurde der Dienst eingeleitet mit dem Diktieren der zu beachtenden Verhaltensregeln:

Verhalten in der Anstalt (Originaltext des Diktats)

Bei dem Zusammenleben vieler Menschen in der Anstalt und an Bord in engen Räumlichkeiten muß sich jeder der größten Ordnung und Reinlichkeit befleißigen und die hierfür erlassenen Vorschriften gewissenhaft erfüllen. Ein jeder ist verpflichtet, auch wenn er nicht durch besonderen Befehl dazu beauftragt ist, stets nach Kräften dazu beizutragen, die Anstalt in einem wohllichen, reinlichen und dienstbereiten Zustand zu erhalten. Das Aussehen der Anstalt innen und außen muß stets auf die Ordnungsliebe, Reinlichkeit und Manneszucht der Schüler schließen und erkennen lassen, daß ihnen echt seemännischer Geist und Ehrgeiz innewohnt.

Alle gegebenen Befehle sind sofort auszuführen. Wird während der Nacht die Wache ausgepfiffen, so hat sich jeder mit größter Eile anzuziehen und auf weitere Befehle zu warten.

Niemand darf ohne besondere Erlaubnis die Anstalt verlassen. Jeder der einzeln beurlaubt oder dienstlich die Anstalt verläßt oder zurückkehrt, hat sich beim Wachhabenden je nachdem ab- oder

anzumelden. Der Aufenthalt im Treppenhaus, Hauseingang, Flur, auf den Wegen des oberen Geländes und an der Süd- und Ostseite des Gebäudes ist untersagt. Das Rauchen ist nur im Lesezimmer erlaubt. Pfeifen und Gröhlen ist in allen Teilen der Anstalt untersagt. Doch ist anständiges Singen und sonstige Belustigung in der Freizeit gestattet. Es ist verboten, sich mit den Posten zu unterhalten. Jedermann ist verpflichtet, bei jeder Beschäftigung darauf zu achten, daß die Anstalt rein und in Ordnung erhalten bleibt. Kehricht, Unrat und dergleichen darf nur in den Ascheimer, Essensreste in den dazu bestimmten Kübel geschüttet werden. Das Einschneiden und Einschnitzen von Nummern oder Namen in Backen, Bänke und Wände hat zu unterbleiben. Verlust und Beschädigung von Gegenständen ist sofort zu melden. Reinigungsgegenstände und Material sind nur in den vorgeschriebenen Spinden und Fächern zu verstauen. Herumliegendes Zeug und Ausrüstungsgegenstände werden eingesammelt, und der Eigentümer wird bestraft. Nasses Zeug darf nur an den Wäscheleinen oder sonst dafür bestimmten Stellen aufgehängt und nicht im Spind verstaut werden. Etwaige Diebstähle sind nach der Feststellung ohne Aufsehen dem Wachhabenden zu melden. Der Besitz von Waffen und Munition ist untersagt. Das Mitbringen von alkoholischen Getränken ist verboten.

Benahmen gegen Vorgesetzte

Jedermann ist seinen Vorgesetzten zum Gehorsam verpflichtet. Er hat deren Befehlen sofort und nach allen Kräften nachzukommen. Mit dem Gehorsam ist eine beständige Achtung und Ehrerbietung verbunden, die sich im Benahmen gegen die Vorgesetzten kundtun muß.

Tritt ein Vorgesetzter an den Untergebenen heran, so hat dieser eine anständige gerade Haltung einzunehmen, ihn frei und offen anzusehen und jede seiner Fragen laut und bestimmt, jedoch bescheiden, zu beantworten. Überflüssige Redensarten und Achtungsausführungen sind dabei zu vermeiden. Hat der Untergebene einen Befehl erhalten, so hat er mit »Jawohl« zu antworten. Hat er einen Befehl oder eine Frage nicht verstanden, so hat er dies mit den Worten »Ich habe nicht verstanden« kundzutun. Begegnet der Untergebene einem Vorgesetzten in engen Durchgängen, auf einer Treppe oder in einer Tür, so tritt er zurück und bleibt in gerader Haltung mit dem Gesicht nach dem Vorgesetzten stehen, bis dieser vorüber ist. Muß jemand im Dienst austreten, so macht er dem Vorgesetzten Meldung »Ich bitte, austreten zu dürfen«. Nach dem Austreten meldet er sich zurück.

Ehrenbezeugung, Gruß- und Gegengruß sind der Ausdruck der Achtung und die äußeren Zeichen der Zusammengehörigkeit. Gleichzeitig sind sie ein Gradmesser für die Zucht und Ordnung in der Anstalt. Jede Ehrenbezeugung ist straff und schnell auszuführen. Sie beginnt fünf Schritte vor und hält zwei Schritte nach. die Grußform in und außerhalb der Seemannsschule sowie an Bord ist der deutsche Gruß. Steht ein Untergebener und es geht ein Vorgesetzter vorbei, so dreht er sich nach dem Vorgesetzten hin und erweist den Gruß. Ebenso hat der Untergebene, wenn er sitzt, aufzustehen und zu grüßen. Ist der Untergebene beschäftigt, so erweist er den Gruß, ohne das Arbeitsgerät aus der Hand zu legen. Auf schmalen Treppen, in engen Gängen usw. wird der Lage entsprechend die Ehrenbezeugung ausgeführt, eventuell durch gerade Haltung mit Blickwendung. In geschlossenen Räumen außerhalb des Anstaltsgeländes, wie öffentlichen Verkehrsmitteln, Wartesälen, Gasthäusern u.s.w., ist eine Ehrenbezeugung zu erweisen, wenn Vorgesetzte und Untergebene sich auf Grußweite nähern. Die Ehrenbezeugung wird der Lage entsprechend ausgeführt. In Räumen innerhalb der Anstalt wird in der Freizeit, wenn ein Vorgesetzter den Raum betritt, »Achtung« gerufen. Jeder nimmt Front zum Vorgesetzten und steht so lange still, bis dieser rufen läßt. Während des Essens unterbleibt diese Ehrenbezeugung. Erwidert ein Vorgesetzter den Gruß des Untergebenen mit »Heil Hitler«, so wird »Heil Hitler« geantwortet. Jeder Vorgesetzte wird am Tage nur einmal begrüßt und zwar bei der ersten Begegnung. (Ende des Diktats)

- 2 An Bord der PADUA befanden sich der Kapitän, 4 Schiffsoffiziere, je ein Bootsmann, Zimmermann, Segelmacher und Maschinenmeister, ein Koch mit Kochsmaat, ein Steward für Kapitän und Offiziere, 6 Matrosen, 8 Leichtmatrosen, 17 Jungmänner und 26 Schiffsjungen.

Jungmänner und Schiffsjungen fuhren auf dem Segelschiff, um 20 Monate Segelfahrzeit zu erlangen, die Voraussetzung waren, um eine Seefahrtsschule (Ausbildung Steuermann und Kapitän) besuchen zu können.

Für jeden Schiffsjungen mußte ein monatlicher Ausbildungszuschuß von 60 RM und für jeden Jungmann von 40 RM bezahlt werden. Vom Ausbildungszuschuß erhielt der Jungmann monatlich 10 RM und der Schiffsjunge monatlich 5 RM Taschengeld.

Segelmacher, Zimmermann, Koch und Kochsmaat, Steward und für die Backschaft und sonstige spezielle Dienste eingeteilte Seeleute arbeiteten während der Reise am Tage. Sie konnten die Nacht durchschlafen und wurden Tagelöhner genannt. Die übrige seemännische Besatzung ging Wache.

- 3 Ein Jungmann und ein Schiffsjunge waren immer für Sauberkeit und Ordnung der Räumlichkeiten unter der Poop abgeteilt. Sie mußten Logis, Waschraum, Toiletten, Gänge und Messe mit Geschirr sauber halten. Dazu gehörte auch das Decken der Backen (Tische) für die Mahlzeiten. Sie mußten

- mit einer großen Back (Essensbehälter) das Essen von der Kombüse über Hochdeck und Achterschiff zur Messe holen und ausgeben. Dieser Dienst wurde Backschaft genannt. Die Backschafter waren Tagelöhner wie der Kombüsenforz, der dem Koch zur Hilfe beigegeben war.
- 4 Die Wachgänger teilten sich in eine Backbord- und eine Steuerbordwache auf. Die Backbordwache führte der 1. Offizier und die Steuerbordwache der 2. Offizier. Jeder Wache war ein 3. Offizier beigegeben. Je Wache wurde für Vor-, Groß- und Kreuztopp je ein Gang zugeteilt, die aus einem Matrosen (Toppsgast), einem Leichtmatrosen, zwei Jungmännern und drei Schiffsjungen bestand. Die Vortoppgang war wegen Bedienung der Klüversegel und die Kreuztoppung wegen Bedienung des Besanmastes etwas stärker besetzt. Wenn zur Aufmunterung der Besatzung in kalten Zonen etwas Alkohol ausgeschenkt werden sollte, so wurde die Wache mit »Besanschot an« auf das Hochschiff gerufen. Zur großen Freude der Wache wartete dann nicht Arbeit sondern eine Magenerwärmung auf sie. Bauart und Größe der Segelschiffe änderten sich, aber das aufmunternde »Besanschot an« blieb.
- 5 Für die Äquatortaufe gehörte zum Gaudi, daß den zu quälenden Täuflingen, so sie denn noch lange Haare hatten, ein »Kreuz des Südens« (Sternbild des südlichen Sternenhimmels) in die Kopphaare geschnitten wurde. Dieser Posse kamen die darüber unterrichteten Schiffsjungen zuvor, indem sie sich in Eigeninitiative rechtzeitig eine Glatze schneiden ließen. Die geschah auch im Hinblick auf das Nachwachsen der Haare bis zur Ankunft in Valparaiso.
83 Tage nach dem Glatzenschnitt wurde Valparaiso erreicht. Mit Hilfe von etwas Margarine hatten die Ex-Glatzköpfe für den Landgang alle wieder eine kleine Frisur.
Auf der nächsten Reise verbat sich der junge Kapitän Wendt den Glatzenschnitt. Er wolle nicht mit »Sträflingen« in Chile ankommen.
- 6 Soll auf Kommando »Dritten twee Törns« gebraßt werden, dann wird die Markierung mit drei Knoten zwei Törns weiter auf der Trommel gedreht und danach die Winde gestoppt. In Verbindung mit den Brassen werden die unteren drei Rahen zusätzlich durch handgeholte Strecker in den einzelnen Stellungen stabil zum Mast gehalten.
- 7 Während der geschilderten Reise regierte der schwarzhaarige Max in der Kombüse der PADUA. Als Ostpreuße beherrschte er jegliches Geschehen mit seinem heimatlichen Dialekt und gut gewürzter Schlagfertigkeit. Der Proviant bestand im wesentlichen aus Salzfleisch, Corned beef, Stockfisch, besonders konserviertem Räucherspeck, Hülsenfrüchten, Grütze, Dörrgemüse, Nudeln und Trockenobst. ergänzend dazu kamen zum Anfang der Reise frisches Gemüse, Sauerkraut, Zwiebeln und Kartoffeln, die im Laufe der Reise durch Trockenkartoffeln oder Mehlklöße ersetzt werden mußten, Mehl für Brot, Margarine, Milch in Dosen, Mehrfruchtmarmelade, Zucker sowie Käse und Dauerwürste, die beiden letzteren auch schon mal mit Maden.
- 8 Zwei kleine Schweine begannen mit uns die Reise. Sie wurden mit Überbleibseln der Kombüse gefüttert und später mit etwas über 100 Pfund geschlachtet. Das Schweineschlachten begann mit dem Greifen des Schweines, welches quiekend und weglauend den Willen zum Weiterleben bekundete. Koch, Kochsmaat und einige Besatzungsmitglieder bildeten eine Meute, die das arme Vieh auf dem Vordeck jagte, bis sie es hatten. Unmittelbar nach der Schlachtung bekam der Kombüsenforz einen Eimer mit Blut in die Hand gedrückt, um das Blut zu rühren. Diese Anweisung wurde nicht verstanden. Der Kombüsenforz kippte das Blut über Bord. Der Koch, der das schöne Blut noch verwenden wollte, war entsetzt, als er nach dem Schlachten in den leeren Eimer blickte.
- 9 An den Lieken (Kanten) der Rahsegel sind sechs Gordings und bei den Schoten je ein Geitau befestigt. Mit Hilfe dieser Tawe werden die Segel von Deck aus zur Rah auf- und eingeholt. Wenn das Rahsegel gesetzt worden ist, sollen die Gordings nicht am Segel scheuern. Deshalb werden sie an der Rah mit leichten Bändseln abgestoppt, so daß sie lose vor dem Segel hängen. – Folglich begann das Segelwegnehmen mit dem ruckartigen »Gordings abreißen«.

To the west coast of South America and back again: The diary of a young sailor on board the “Padua” in 1938, supplemented by memoirs of that time

Summary

The diary of the seventeen-year-old Dirk Ohling dates back to his journey as a sailor aboard the four-masted bark PADUA in 1938. The ship, carrying a cargo of saltpetre around Cape Horn, was on her last journey – a short time later the Second World War put an end to the era of cargo transport via large sailing ships dependent solely on the strength and favour of the wind.

In his diary the author described the daily work and life of the crew at sea as well as the progress of the journey, which was an ill-fated one; two youngsters were killed in accidents as the ship rounded Cape Horn. The ship, not equipped with royal yards, was carrying an exceptional amount of ballast. Struggling against wind and waves, it took her more than three weeks to double the cape of storms from east to west. It is this very leg of the journey which, despite the hard work demanded of each crew member and despite the ensuing exhaustion, is described in remarkable detail.

Further subjects of Ohling's entries were the sleep-robbing watch system customary on sailing ships of the time, the vitamin-deficient food and the inclemency of the weather faced by the crew each day. The legendary Captain Jürgen Jürgs is also described in some detail from the young sailor's point of view.

The appended reminiscences enhance the text of the diary with further impressions, explanations and evaluations still preserved in the memory of the author, who is now over seventy years of age. The report is also supplemented by Ohling's PADUA shipmate Lorenz Döpfer. The annotations of the latter refer chiefly to the teaching programme of the Deutsche Seemannsschule in Finkenwerder. The judgment pronounced by the Court of Investigation regarding the two deaths occurring at Cape Horn concludes the article.