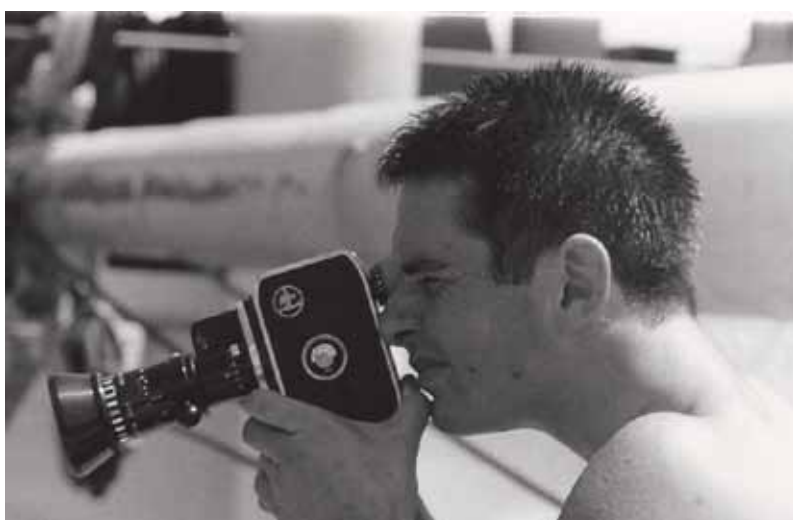




Messboy auf hoher See

Juni-Dezember 1964



Vorwort

Mit 70 ist die Zeit reif, seine Memoiren zu verfassen. Wo beginnen? Meine Kindheit verlief so «normal» und wenig spektakulär, dass es sich kaum lohnt, darauf speziell einzugehen. Schule, KV-Berufslehre, Rekrutenschule - alles Mittelmass. Dann aber, so mit 20, flammte in mir das berühmte «Fernweh» auf. Ich wollte raus aus dem Alltag, die Welt sehen, Abenteuer erleben. Nur, wie stellt man das an, wenn die finanziellen Mittel fehlen?

Im Frühjahr 1964 - ich war damals 22 Jahre jung - stiess ich auf ein Zeitungsinsert der Schweizerischen Reederei AG: «Für unsere Hochseeschiffe suchen wir Messboys». Das weckte schlagartig mein Interesse. Hochseeschiff! - das klang schon mal spannend. Obwohl ich keine Ahnung hatte, was ein Messboy ist, bewarb ich mich um diese Stelle. Dabei erfuhr ich, was man von einem Messboy auf einem Frachter erwartete: Keinerlei seemännischen Voraussetzungen, nur arbeitswillig hatte er zu sein, und bereit, jede Drecksarbeit zu verrichten. Das war kein Problem für mich. Um mich «einzuschulen», bestellte man mich ins Schifferhaus der Schweizerischen Reederei in Basel. Dort «lernte» ich erstmals mit dreckigen Pfannen umzugehen, die Küche zu putzen und Kartoffeln zu schälen. Nach drei Wochen harter Arbeit war ich reif für die Arbeit als Messboy - technisch gesehen. Alles andere würde ich dann an Bord eines Hochseedampfers lernen...

Anfangs Juli 1964 kam ich dann auf die MS Basilea, ein unter schweizerischer Flagge operierender Kombifrachter mit knapp 10'000 Tonnen Ladegewicht. Kombi heisst: Er war geeignet, sowohl Stück- wie auch Schüttgut zu transportieren. In einer Zeit weit vor den Containerschiffen war das die ideale Voraussetzung für eine Weltreise: Frachtaufträge wurden so angenommen, wie sie gerade anfielen, man wusste also nicht im voraus, welche Häfen wann angelaufen wurden. Nur die Enddestination war bekannt, und die klang spektakulär: China! Das zu einer Zeit, als dieses Land noch hermetisch von der Welt abgeschlossen war.

Der folgende Bericht hält sich weitgehend an das von mir während des Trips geführte Tagebuch, auch was die sprachliche Form betrifft. Selbst dann, wenn einiges heute nicht mehr «politisch korrekt» klingt. Wer seekrank ist, der kotzt eben, und 1964 musste man einen Neger noch nicht als Schwarzen bezeichnen.

Ein halbes Jahr Abenteuer auf hoher See - eine der prägendsten Phasen in meinem Leben. Sie haben mir mehr an Lebenserfahrung und Menschenkenntnis eingebracht als alle Schulen und Weiterbildungen zusammen.

Fritz Kleisli, Sommer 2012



Die **MS BASILEA**, ein Frachter der Schweizerischen Reederei, Baujahr 1952, der auf der Fernostlinie Europa-China verkehrte.

Die Reise 1964 begann in Antwerpen, führte über Rotterdam, Hamburg, Casablanca, dann durch den Suezkanal, nach Djibouti (französisch Somaliland), via Singapur nach Bangkok, Hong Kong, Schanghai, Dairen und wieder zurück nach Europa.

Die Ladekapazität betrug 9565 t für kombinierte Güter (Stückgut und Schüttgut).

Länge 140 m, Breite 18.4 m, Tiefgang 7.8 m, Geschwindigkeit 12 Knoten.

Die 38-köpfige Besatzung bestand zu 80% aus Schweizern, der Kapitän war ein Holländer.

Messboy Fritz auf hoher See

Was ist überhaupt ein Messboy? Diese Frage höre ich immer wieder. Eine Art Messdiener? Ein Diener schon, aber ganz anderer Art: Der Messboy ist der unterste Dienstgrad auf einem Frachter, und seine Arbeit besteht aus Kartoffeln schälen und anderen Hilfsdiensten in der Küche, aus Abwasch, Toilettenputzen, Säubern von Kabinen. Doch bevor ein Messboy seine richtige Tätigkeit auf dem Schiff beginnen konnte, musste er zunächst seine «Eignung» im Schifferhaus Basel der Schweizerischen Reederei beweisen (und hier so zu sagen das «Diplom der Pfannenschrubber» erwerben). Man schrieb den 16. Juni 1964, Messboy Fritz war 22 Jahre jung, keine Arbeit war ihm zu dreckig, und er war voller Tatendrang und Fernweh...

29. Juni 1964, Antwerpen

Der Kampf mit den dreckigen Pfannen im Schifferhaus Basel ist nach zwei Wochen endlich gewonnen, ich bin jetzt ein «studierter Messboy» – die Reise kann beginnen. Sie führt im überfüllten Zug von Basel nach Antwerpen. Sitzplätze gibt es keine mehr, wir (zwei Decksjungen und zwei Messboys) verbringen die Nacht am Boden im Vorraum neben dem WC, halb sitzend, halb auf unseren Koffern liegend – ohne ein Auge zuzumachen. In Antwerpen erwartet uns die Nachricht, dass unser Schiff noch nicht im Hafen eingetroffen ist, und so erleben wir auch noch die Atmosphäre im dortigen Seemannshaus (Internationaal Zeemanshuiz). Die ersten Eindrücke als «Seemänner»... Nachtleben in Antwerpen inklusive.

2. Juli 1964, Antwerpen

Um Mitternacht ist «unsere» MS Basilea in den Hafen von Antwerpen eingelaufen! Unser Schiff! Was für eine Aufregung! Es gibt Grossalarm – wir müssen am Morgen sofort anmustern. Mit zwei Taxis fahren wir zum Pier im Hafen 113. Und hier steht sie nun, majestätisch, mit Schweizer Fahne am Heck... Heimathafen Basel (den hat die Basilea allerdings noch nie gesehen und wird ihn auch nie sehen...). Sie erstrahlt in sattem Grün und weissen Aufbauten. Wir sind überwältigt. Zeit zur Bewunderung gibt man uns allerdings nicht, denn der Chief-Steward lässt uns gleich zur Sache schreiten. Der bisherige Messboy, Ernst, nimmt uns in Empfang und zeigt uns unsere Kojen. Sie ist winzig und eng und liegt zuhinterst im Schiff, direkt neben dem lärmigen Ruder. Sie verfügt nicht mal über einen flachen Boden, denn sie liegt in der Rundung des Hecks und erlaubt gerade mal das Schlafen in zwei übereinander liegenden Pritschen, je etwa 70 cm schmal... Was solls, denke ich, im Militär wars auch nicht viel besser.

Das Schiff kommt mir wie ein Irrgarten vor: Endlose Gänge, Treppen rauf und runter, Stahltüren... und überall sieht es gleich aus. Wie soll man sich da je zurechtfinden?

Noch im Hafen liegend, lerne ich meinen Arbeitstag kennen. Tagwache um 06.00 Uhr. Zuerst müssen die Toiletten gereinigt werden, dann wird der Gang geputzt, nach dem Morgenessen abwaschen, sieben Kabinen in Ordnung bringen, Hilfe beim Mittagessen servieren (ich bin dem Salon der Unteroffiziere zugeteilt), dann wieder abwaschen und Küche aufräumen, ab 15.00 Uhr zwei Stunden frei. Um 17.00 h beginnt die Hilfsarbeit in der Küche fürs Abendessen, danach folgt Abwasch und Küche aufräumen. So um 21.00 h ist der Tag für mich rum.

4. Juli 1964, Rotterdam

Kurz nach Mitternacht läuft die MS Basilea aus, Ziel ist Rotterdam. Als ich um sechs aufstehe, sind wir schon auf offener See. Das Meer ist ziemlich flach, trotzdem spüre ich die Bewegung des Schiffes – und mir ist elend. Das darf doch nicht wahr sein, denke ich, wenn ich jetzt schon seekrank werde, wie soll das bloss herauskommen? Bei Sturm? Und sowas will ein Seemann sein! Ich schäme mich vor mir selbst. Aber dann legen wir um 11.15 h in Rotterdam an, und schlagartig geht es mir wieder gut. Trotzdem: Ein mieses Gefühl der Unsicherheit bleibt, und auch ein bisschen Angst vor der nahen Zukunft auf See.

Sonntag, 5. Juli 1964, Rotterdam

Sonntage sind Werktage im Schiffsleben. Zumindest für das Hilfspersonal. Die Matrosen und Maschinisten arbeiten nicht, aber gegessen werden muss ja immer. Am Nachmittag bekomme ich vom Zweiten Steward frei, und so habe ich die Gelegenheit, in Rotterdam den Euromast-Turm zu besuchen und den Hafen zu erkunden. Rotterdam ist total modern – neu aufgebaut, denn im Zweiten Weltkrieg war ja die Stadt völlig zerbombt worden. Eindruck machen mir die auf dem Reissbrett entstandenen Strassen mit ihren Ladengeschäften. Vom Nachtbummel komme ich ziemlich spät zurück und habe nur noch ein paar Stunden Schlaf vor mir. Prompt verschlafe ich am anderen Morgen. Ich schaffe es gerade noch, bevor es jemand bemerkt. Gut, dass auch die anderen nicht pünktlich zum Morgenessen erscheinen...



MS Basilea

7. Juli 1964, Rotterdam

Letzter Tag in Rotterdam. Das Löschen/Laden geht zügig voran, denn von Land aus arbeiten zwei riesige Kräne, und vom Wasser aus ein Schwimmkran – ein gewaltiges Monster. Dieser schaufelt Eisenerz aus dem Bauch der MS Basilea, das auf kleinere Kähne umgeladen wird, zum Teil sind auch Rheinschiffe dabei. Übrigens habe ich darunter auch das Rheinschiff «Zürichsee» entdeckt.

8./9. Juli 1964, Bremerhaven

Gleich nach dem Auslaufen aus Rotterdam und dem Erreichen des offenen Meeres gibt es ganz anständige Wellen. Ich spüre aber keine Seekrankheit mehr und bin überglücklich. Vielleicht wird es doch nicht so schlimm, mache ich mir Hoffnung. Gegen Abend laufen wir in Bremerhaven ein. Duster und kalt ist es geworden, von Sommer keine Spur. Und der 2. Steward hat heute auch keinen guten Tag, er nörgelt an allem rum. Ich sage nichts – und tue, was er von mir will.



Heute haben wir «Store». Das heisst Anbordnahme von Lebensmitteln – hier in Bremerhaven ist es... das Becks-Bier. Wir laden 700 Kisten (!), das sind über 16'800 Flaschen. Ich kann es kaum glauben, für eine Reise und 38 Mann! Ein paar Stunden später weiss ich es allerdings besser: Das erste «Bordfest» findet statt. Ich würde es eher als Sauferei bezeichnen. Ich nehme daran allerdings nur als «Bierschlitten» teil, zum Mitfesten komme ich kaum.

14. Juli 1964, Hamburg

Wir verlassen Bremerhaven, aber das geht nicht so schnell: Bevor man auf das offene Meer kommt, verbringt man ein paar Stunden in den Schleusen. Das Wetter ist jetzt herrlich, die See spiegelglatt. In der Zimmerstunde lege ich mich aufs Peildeck neben den Kamin, geniesse die Sonne und schaue den Möwen zu, wie sie ohne einen Flügelschlag mit unserer MS Basilea mitschweben. Wunderbar. Gegen sieben Uhr befinden wir uns bereits auf der Elbe, Richtung Hamburg.

17. Juli 1964, Hamburg im Trockendock

Die MS Basilea befindet sich jetzt im Trockendock der Howaldtswerft zur Überholung. Den ganzen Tag über wurde schon an der Aussenhaut gearbeitet. Und im Schiffsinnern geht alles drunter und drüber, weil keine Maschine mehr läuft. Das hat auch Auswirkungen auf den Küchendienst: Kein warmes Essen heute, nur Brot und Wurst, und abwaschen muss ich mit kaltem Wasser.



Die MS Basilea im Trockendock in Hamburg

Im Hamburger Hafen gibt es interessante Dinge zu beobachten. Auf der Steuerbordseite unseres Kahns liegt ein zerstörter U-Boot-Bunker aus dem zweiten Weltkrieg, den die Hamburger nun gerne weg hätten, was aber gar nicht so einfach ist. Die Mauern sind 5 Meter dick, und da benötigt man eine Menge Dynamit! Und damit ist der gesprengte Beton noch nicht weg... das dürfte noch Jahre dauern, bis dieser Platz für neue Docks verwendbar wird.

Auf der Backbordseite liegt ein umgekippter Frachter im Bach, es ist die «MS Brunswick», ein Bananenschiff, und auch das sollte dringend weggeschafft werden. An dieser Aufgabe «übt» man nun schon seit Monaten. Das Unglück passierte, als man die Brunswick vom Trockendock ins Wasser lassen wollte. Hoffentlich passiert das uns nicht auch, sonst ist meine schöne Reise im Eimer, bevor sie richtig begonnen hat...

20. Juli 1964, Hamburg im Trockendock

Mein letzter Arbeitstag im Salon – ab morgen soll ich die Bootsmanns-Messe übernehmen. Wie sich meine Arbeit verändern wird, werde ich sehen. Der Grund für den Wechsel liegt bei «Chef-Messboy» Ernst Wittmer, der älteste Messboy an Bord, der bisher die «Boots» betreute und nun lieber im Salon arbeiten möchte. Ihm gehört das Vorrecht der Wahl.



Die gekenterte «Brunswick»

Auch auf der Brücke gibt es einen Wechsel. Der bisherige Kapitän der MS Basilea, der Klotener Domingo Bücheler, wird auf dem kommenden Trip nicht unser Boss sein. Sein Nachfolger ist der Holländer Vinzenz Grisar. Und noch ein paar weitere Führungskräfte werden neu an Bord kommen: Der Chiefmate, der Chieffengineer sowie der Zweite und Dritte Offizier. Wie weit ich mit diesen hohen Tieren in Kontakt kommen werde, wird sich zeigen – den bisherigen Kapitän habe ich jedenfalls noch nie zu Gesicht bekommen, der weiss sicher auch nicht, dass es an Bord jetzt einen Messboy Fritz gibt...

In der Crew geht das Gerücht um, dass wir morgen ausdocken können. Mir wärs recht, dann kämen wir auf die Ausrüstungspier und hätten dort endlich mal wieder Wasser.



Offizierssalon



Meine Pantry



Messboy Fritz in der «Sie+Er»



Küche

21. Juli 1964, Hamburg

Mein Wechsel in die Bootsmanns-Messe hat fürs erste positive Auswirkungen: Weniger Arbeit! Ich benutze die freie Zeit, um von Bord zu gehen und ein paar Dinge zu posten, die ich für die Reise brauche. Die erstaunlichste Akquisition: Ein dunkler Kittel und eine passende Krawatte. Nie hätte ich gedacht, dass ich hier sowas tragen müsste. Ich hatte mir vorgestellt, dass die Seeleute in Jeans und Pulli an Land gehen. Aber weit gefehlt! Alle stürzen sich in Schale und Krawatte, wenn es Landgang gibt, vom Offizier bis runter zum Decksjungen. Da passe ich mich wohl besser an, auch wenn ich mir dabei etwas geschniegelt vorkomme.

Als ich gegen 17 Uhr von meiner Shoppingtour zur Howaldtswerft zurückkomme, finde ich die MS Basilea nicht mehr im Dock! Ich erkundige mich bei der Werftleitung. Dort sagt man mir, dass mein Schiff jetzt am Pier 97 liegt. Als ich dieses endlich gefunden habe, trifft mich der Schlag: Die MS Basilea liegt mitten im Hafenbecken! Wie komme ich jetzt da bloss hin? Da bemerke ich, dass unser Kahn an einen Hamburger Frachter, die «Spreewald», gekoppelt ist. Also kletterte ich erst auf diesen und springe dann «zu uns» rüber. Nochmal Schwein gehabt.

22. Juli 1964, Hamburg

Ein harter Arbeitstag. Neben meinen Aufgaben in der Bootsmesse muss ich auch noch die Offiziersmesse betreuen, denn der Dritte Steward, der normalerweise dafür zuständig ist, musste zur Polizeistation, um einen Diebstahl zu melden: Aus seiner Kabine sind ein Radio, eine Uhr, Geld und andere Wertsachen gestohlen worden. Von der Crew wars sicher keiner, aber es hatten viele Leute Zutritt während der Zeit im Dock. Niemand glaubt wirklich, dass die Polizei den Dieb auffindig machen kann.

Auf dem Schiff ist es höchst ungemütlich. Es ist kalt, regnerisch, und nichts funktioniert: kein Strom, kein Wasser (noch immer nicht!), und der Baulärm ist unerträglich. Es wird gehämmert, geschweisst und geklopft, als ob man die MS Basilea zu Schrott hauen würde, dabei soll sie doch instand gestellt werden...

23. Juli 1964, Hamburg

Heute ist eine Reporterin des Ringier-Verlages bei uns an Bord. Sie macht ein Interview mit mehreren Seeleuten, auch mit mir. Dieses wird in der «Sie&Er» erscheinen, und ich bin mächtig stolz. Der Report trägt den Titel «Helvetia auf allen Meeren» und beschreibt einige der 31 Hochseeschiffe, die für schweizerische Reedereien weltweit unterwegs sind, darunter auch die MS Basilea.



25. Juli 1964, Hamburg

Hamburg ohne Reeperbahn geht natürlich nicht!

Die «Landgang-Profis» machen sich einen Spass daraus, mich Grünschnabel ins Nachtleben hier einzuführen: Es sind dies der Basilea-Koch Hans Dörflinger und der Dritte Steward Kurt Stamm. Was die zwei an Lokalen kennen! – ich komme aus dem Staunen nicht heraus. Besonders trinkfest bin ich ja nicht, aber ich will mich natürlich nicht lumpen lassen und versuche so gut es geht, mitzuhalten, aber gleichzeitig mit Alkohol vorsichtig zu sein, wohl wissend, dass anderntags höchstens ein brummender Kopf warten würde. Trotzdem genieße ich die lange Hamburger Nacht, die bis in die frühen Morgenstunden dauert. Zuhause im provinziellen Zürich ist ja alles ab 24.00 Uhr geschlossen. An alle besuchten Lokale auf der Reeperbahn kann ich mich zwar nicht mehr erinnern, aber die Namen Roxy, Zillertal, Washington-Bar, TopTen, StarClub und Santa Fe sind mir immerhin geblieben... und, ach ja, das Alte St.Pauli war auch noch dabei. Wir haben einen Riesenspass, und die halbe Heuer ist schon weg, bevor ich die erste Abrechnung zu sehen bekomme (die wird es erst in einem Monat geben, und sie dürfte sich auf etwa 275 Franken belaufen). Morgens um halbsechs machen wir endlich Schluss und erreichen gerade noch die erste Fähre zur Howaldtswerft zurück. Wir kommen eine halbe Stunde zu spät zur Arbeit. Unser Zuspätkommen hat allerdings keine Folgen, es sind nur wenige Matrosen und Maschinisten zum Essen da, – wahrscheinlich waren die auch unterwegs und liegen noch in der Kojе.

26. Juli 1964, Hamburg

Mit brummendem Kopf wanke ich von achtern zu meiner Pantry und erledige meine Arbeiten im Halbschlaf. Blöd nur, dass in der Bootsmesse zusätzlich fünf Stauer zu Gast sind, die auch noch betreut sein wollen. Dazu kommt noch ein «Riesen-Store» rein: Unmengen von Lebensmitteln, Getränken und Putzmitteln für Monate unterwegs... Das muss alles sorgfältig aussortiert und so verstaut und gelagert werden, dass man sinnvoll Zugriff darauf hat.



Hafen Hamburg

28. Juli 1964, Hamburg

Der Tag, auf den ich lange gewartet habe: Der letzte in Hamburg – jetzt kann die «richtige» Reise endlich beginnen! Heute erhalten wir vom 2. Offizier, der an Bord auch noch das Amt des «Mediziners» innehat, die Impfungen gegen Cholera und Gelbes Fieber; wir werden ja schon bald in tropischen Gebieten unterwegs sein. Vom Stauer-Chef, der bei mir in der Bootsmesse isst, habe ich erfahren, was wir hier in Hamburg geladen haben. Es sind Fässer mit Chemikalien für Schanghai, Glas und Schwefel für Hong Kong, diverse Stückgüter für chinesische Häfen, und ein paar Kisten mit Maschinen und Maschinenteilen für Bangkok. Die Hauptladung, Phosphat, werden wir in Marokko an Bord nehmen. Phosphat wird als Düngemittel verwendet und soll in China gelöscht werden, 7'000 Tonnen, eine unvorstellbare Menge.

31. Juli 1964, Antwerpen

Antwerpen ist der letzte europäische Hafen für eine geraume Zeit. Hier «bunkern» wir nochmals tüchtig, unter anderem kommen 2 Tonnen Fleisch an Bord! Eine happige Arbeit, das alles im Kühlraum zu verstauen. Ufff! Um acht Uhr abends ist es soweit: Die beiden Schleppkähne ziehen uns aus dem Hafen und in die Schleuse, die das Tor zum «Great Trip» bedeutet.



1. August-Feier auf See, mit Schiessen...

1. August 1964, auf See

Diese Nacht haben wir den Golf von Biscaya erreicht, der bekannt ist für stürmische See. Aber wir haben Glück, es herrscht wunderbares Wetter, und die MS Basilea schaukelt nur wenig. Genug für mich allerdings, um wieder seekrank zu werden. Es ist zum Kotzen, und das darf man wörtlich nehmen. Ich fühle mich elend in jeder Beziehung, mag nichts essen, bin verzweifelt und verunsichert. Wie soll ich diese Reise bloss überstehen? Die anderen Messboys und die «Decks» (so nennt man die Jungmatrosen) spüren offenbar nichts, sie scheinen bereits seefest zu sein. Und finden natürlich Gefallen daran, mich zu hänseln, dass es mich erwischt hat. Toll. Aber ich habe keine Kraft, mich zu wehren. Und arbeiten muss ich ja sowieso, denn hier an Bord kümmert sich kein Schwein darum, wie mies es mir geht. Küche, Kabinen und Messe haben einfach geputzt zu sein und das Essen muss auf dem Tisch stehen. Versteh ich ja. Vielleicht ist Arbeit ganz gut, das lenkt immerhin etwas ab. Trotzdem, die erste Begeisterung für die Seefahrt ist verflogen, und von der 1. August-Feier an Bord habe ich nicht viel (wenn ich nur schon an Alkohol denke, wird mir schlecht...).



...und saufen

3. August 1964, auf See

Hoffnung keimt auf. Im Atlantik zwischen Europa und Afrika rollt und stampft die Basilea ganz schön, und dennoch geht es mir den Umständen entsprechend ziemlich gut. Ob ich doch noch seefest werde? Am Vormittag liegen wir drei Stunden ohne Fahrt zu machen, denn eine Ladung Röhren, die wir in Bremerhaven an Bord genommen haben, hat sich durch die heftigen Rollbewegungen des Schiffes gelöst und muss neu gelascht werden. Nicht ganz einfach, aber das Manöver gelingt. Nicht auszudenken, was hätte passieren können, wenn die Röhren ein Leck in die Bordwand geschlagen hätten. PS: Heute haben wir einen Wal gesehen!



Casablanca

4. August 1964, Casablanca

Es ist noch ziemlich dunkel, als wir am frühen Morgen die Küste Afrikas erblicken. Vor uns liegt Marokko mit seiner Hauptstadt Casablanca. Die Silhouette der Stadt mit ihren weissen Häusern ist gut zu erkennen. Wir liegen bis fünf Uhr nachmittags vor Anker – bloss ein paar hundert Meter vom Land weg. Erst gegen Abend laufen wir in den Hafen ein, mit Hilfe eines Schleppers, und kaum sind wir an der Mole, beginnen auch schon die Ladearbeiten: 7'000 Tonnen Phosphat! Die MS Basilea ist ein sogenannter kombinierter Frachter. Sie kann nicht nur Stück-, sondern auch Schüttgut transportieren. Das Phosphat, eine Art Pulver, wird «unverpackt» einfach in den Schiffsbauch geschüttet. Was das bedeutet, wird uns schnell klar: Der Dreck, der dabei entsteht, ist gewaltig. Obwohl alle Luken, Bullaugen und Türen verschlossen sind, findet der feine Staub überall Einlass und tüncht alles weiss. In der Küche und in meiner Pantry sieht es aus, als ob's geschneit hätte, alles bekommt einen weissen Belag: Das Geschirr genauso wie Brot, Gemüse, Fleisch... und auf dem Deck liegt der Staub zentimeterdick. Mehr als genug Arbeit für die nächsten Tage. Die Matrosen und Deckjungen werden damit zu tun haben... und ich, weil der ganze Dreck ständig in die Gänge, Kabinen und Essräume geschleppt wird.



Vom weissen Schüttgut Phosphat gezeichnete Hafenanlagen

Aber das ist nicht unser grösstes Problem. Dieses besteht vielmehr darin, ob es endlich Landgang gibt! Nur weiss niemand, nicht mal der Funker, der sonst alles weiss, ob es einen Landpass braucht. Alle stehen bereit und warten ungeduldig im «Ausgangstenu». Schliesslich kommt die Meldung, dass der Schweizerpass genügt. Jetzt aber nichts wie los! Zum ersten Mal in meinem Leben setze ich meinen Fuss auf afrikanischen Boden, was für ein bewegender Moment! Der Weg in die Stadt ist nicht weit, und ein Einheimischer drängt sich auf, uns (ich bin mit Otto, dem Maschinisten unterwegs) den Weg zum Seemannshaus und zur American Bar zu zeigen, die er



Hafenhändler...

natürlich gross anpreist. Wir sind dann nicht so begeistert wie er, denn dort ist gar nichts los. Aber auf Casablanças Strassen und Gässchen dafür umso mehr: Verschleierte Frauen, kleine Kinder bis in alle Nacht, und Männer, die uns ständig um Zigaretten anbetteln oder sich als Führer anbieten, um uns den «Weg ins Puff» zu zeigen oder «Figgbilder» zu verkaufen. Es gibt aber auch massenhaft Strassenhändler – alle in herrlich farbigen Gewänder gekleidet –, die uns bloss Schuhbündel oder Spanische Nüssli andrehen wollen. Eine Stadt zum Austoben scheint es nicht zu sein, aber das brauchen wir auch nicht, das hatten wir ja eben in Hamburg. Aufregend für uns ist vielmehr das für uns neue afrikanische Ambiente.

5. August 1964, Casablanca

Der Andrang der Strassenhändler am Abend zuvor war «heilig» gemessen an dem, was jetzt auf uns zukommt. Seit den frühen Morgenstunden strömen heerweise Schiffshändler auf die MS Basilea. Die einen kommen via Hafemole über die Gangway, die andern mit kleinen Booten längsseits. Das Angebot ist unüberblickbar und reicht von Früchten über Uhren, Silberwaren, Messingtellern, farbigen Tüchern und Decken, Zeitungen, Zeitschriften, Hüten und Schuhen bis zu ...lebenden Schildkröten! Aber auch durchaus nützliche Sachen sind dabei, die ein Seemann benötigt, wie Seife, Zahnpasta, Rauchwaren, Socken, Schuhbündel und so weiter. Wir decken uns mit dem Nötigen ein. Das Handeln macht Spass, weil es keine fixen Preise gibt, es kann aber manchmal ziemlich anstrengend sein, bis man den ersten Fantasiepreis des Verkäufers auf ein vernünftiges Mass runtergehandelt hat.



...und ihr reiches Angebot

Wie es heisst, soll das bereits unser letzter Tag in Casablanca sein – am Abend werden wir bereits wieder auslaufen. Also nutze ich meine «Zimmerstunde», schnappe die Kamera und nehme mir die Stadt, diesmal am Tage, nochmals vor. Sie ist wirklich schön mit ihren weissen Gebäuden, den Palmenalleen und dem farbigen Treiben. Um halb fünf muss ich wieder zurück an Bord sein, und kurz danach ertönt das Signal zum Ablegen. Zwei ziemlich abgehalft wirkende Schlepper ziehen uns aufs offene Meer, und weiter geht die Reise. Ziel ist Tunesien.

7. August 1964, auf See

Die Tage auf dem Wasser gefallen mir immer besser. Verträumt aufs Meer raus blicken und den Delfinen zuschauen – herrlich. Und das Salz des Meeres riechen, die endlose Weite und das Gefühl von Abenteuer erleben...



Casablanca

Nach der Durchfahrt durch die Meerenge von Gibraltar befinden wir uns jetzt im Mittelmeer, das spiegelglatt und blau ist. Aber es ist heiss geworden, und beim Schreiben des Tagesbuches tropft der Schweiß aufs Papier... Die Matrosen haben auf Deck ein 4x4 Meter grosses Schwimmbassin aufgebaut, das mit Meerwasser gefüllt wird. Wer gerade frei hat, nutzt es mit Begeisterung.

Vom Zimmermann habe ich mir die Haare schneiden lassen, ein «Coupe Basilea», superkurz und praktisch, ideal bei dieser Hitze. In der Kabine ist es unerträglich heiss geworden, und so baue ich mir eine «Sommerresidenz» auf Deck auf, dort, wo auch einer meiner Arbeitsplätze liegt: Neben dem Kartoffelbunker (!), von wo ich jeden Tag ein paar Kessel Kartoffeln zum Schälen runterschleppen muss. Wenn die Nächte so warm sind wie jetzt, ist das ein wunderbarer Ort zum schlafen, stets von einer sanften Meeresbrise gekühlt.



9. August 1964, Sfax (Tunesien)

Ein idyllischer Hafen, er befindet sich praktisch mitten in der Stadt, umgeben von Häusern und Moscheen. Der Bummel durch die Stadt ist grossartig – genau, wie man sich eine tunesische Stadt vorstellt: weisse Gebäude, Früchteverkäufer, Händler, Gemüsemarkt, verschleierte Frauen, enge Gässchen mit ihren typischen Düften von Gewürzen, orientalischer Musik, halb verhungerten Katzen und Hunde, die hier nichts wert sind und in Abfallkübeln nach Fressbarem graben, unglaublich hässliche Weiber in den Strassen des Rotlichtbezirkes (das trifft dann meine Vorstellungen von 1001 Nacht eher weniger...). Der Aufenthalt der MS Basilea in Sfax ist ziemlich kurz. Wir laden ein paar Ölfässer, löschen ein paar Kisten und weiter gehts.



Meine Schlafstelle auf Deck

11. August 1964, auf See

Das Mittelmeer zeigt sich heute mal von seiner weniger freundlichen Seite. Sturm wäre zwar zu viel gesagt, aber die MS Basilea rollt ganz schön. Wir sind auf dem Weg zum Suez-Kanal, die erste Station dort heisst Port Said.



14. August 1964, Port Said

Seit 08.00 Uhr stehen wir vor dem Suezkanal – aber wir sind nicht die einzigen. Und so ergibt sich eine beträchtliche Warteschlange. Wie es heisst, werden wir so gegen Mitternacht an der Reihe sein. Es werden immer sogenannte Konvois gebildet, die dann zusammen durch den Kanal fahren. Landgang gibt es hier keinen, Port Said wird von den Ägyptern wie ein Militärgelände behandelt. Wer Souvenirs kaufen möchte, kann dies aber trotzdem tun, denn wenn wir nicht zu den Händlern an Land gehen können, kommen diese eben zu uns aufs Schiff. Ich kaufe eine Ledertasche und tausche eine Flasche Bier (!) gegen ein kleines Stoffkamel. Zudem erstehe ich mir einen Hocker für meine Koje, einen Marocaine. Drei US-Dollars erscheint billig, aber ich habe hinterher trotzdem das Gefühl, über den Tisch gezogen worden zu sein.

15. August 1964, Suezkanal

Wir sind tatsächlich um Mitternacht an die Reihe gekommen und fahren nun im Konvoi – ein Schiff hinter dem anderen – durch den Kanal. Als ich um 6 Uhr aufstehe, haben wir bereits zwei Drittel der Strecke hinter uns gebracht. Der Suezkanal ist 162 Kilometer lang und wurde 1869 eröffnet. Nun liegen wir bis Mittag in der Ausweichstelle für den Gegenverkehr im Grossen Bittersee. Danach gehts weiter Richtung Rotes Meer. Die Durchfahrt durch den Kanal ist ziemlich eintönig. Auf der Backbordseite eine endlose Wüste, auf Steuerbord hie und da eine Oase, aber nur wenige Häuser, Menschen und ein paar Kamele. Schon spannender dann ein Militärflugplatz, auf dem die MIG-Düsenjäger in Reih und Glied stehen. Von der Stadt am Ende des Kanals, Suez, bekommen wir nicht viel mit, denn wir fahren gleich weiter ins Rote Meer, südlich an der Sinai-Halbinsel vorbei.



18. August 1964, Rotes Meer

Was für eine Hitze! Das Thermometer zeigt 39 Grad, die Luftfeuchtigkeit beträgt 92%, und mir ist, als würde mir der Kopf zerspringen. Leider sind das hier ja keine Badeferien – ich muss arbeiten, und der Schweiß läuft nur so runter beim Kartoffelschälen. Zum Glück kann ich mich nachts auf meine Liege auf Deck beim Kartoffelbunker zurückziehen, – Welten besser als in der Koje! Im übrigen ist die Stimmung an Bord ausgezeichnet, und ich habe eben vom Bootsmann erfahren, dass er mit meiner Arbeit zufrieden ist. Freut mich natürlich.



19. August 1964, Djibouti

Lange dauert der Aufenthalt hier nicht, denn es gibt nichts zu löschen, wir bunkern nur Diesel. «Shore Leave» ist auf 21.00 Uhr angesetzt. Das gibt uns immerhin die Möglichkeit, an Land zu gehen und etwas von Djibouti zu sehen. Was auffällt: Die Leute hier sind grossgewachsen, haben lange, dünne Hälse, und ihre Haut ist schwarz, aber sowas von schwarz! Einige schöne, stolz und aufrecht gehende Negerinnen erfreuen unser Auge, aber da gibt es auch erschreckend viele verkrüppelte Menschen, denen Arme oder Beine fehlen, auch zahlreiche Blinde. Wir fragen uns warum, kennen aber die Antwort nicht. Halbnackte Kleinkinder rennen hinter uns her und betteln, und die etwas Älteren schreien «Want a fogg?». Eigentlich wäre ja Französisch die erste Fremdsprache hier neben dem Arabischen, denn Djibouti liegt im Gebiet von Französisch-Somalia. Aber offenbar finden die Leute das Englisch praktischer, um uns Fremde anzusprechen.



In den Strassen liegt ein unbeschreiblicher Dreck, und in einigen Quartieren stinkt es dermassen, dass wir freiwillig den Rückzug antreten. Zudem empfinden wir mit der Zeit die Aufdringlichkeit der selbsternannten «Möchtegern-Fremdenführer» unerträglich. Als Andenken kaufe ich einen kleinen Negerinnenkopf aus Holz. Dann fahren wir im Taxi (es ist ein roter Chevi Impala!) zurück zum Hafen und gehen wieder an Bord. Um 23.00 Uhr heisst es Leinen los für eine extrem lange Strecke: Diesmal werden wir für fast zwei Wochen auf See sein! Ziel Singapore.

23. August 1964, auf See

Den Persischen Golf und das Horn von Afrika haben wir hinter uns, jetzt befinden wir uns im Indischen Ozean. Mir geht es hundsmiserabel, ich bin wieder seekrank. Die MS Basilea rollt seit Tagen (und Nächten...) wie verrückt, von einer Seite zur anderen, mit je 40 Grad Schlagseite, hin und her, hin und her... Und ich muss arbeiten! Die beiden Köche und der Bootsmann haben zwar Erbarmen mit mir und nehmen mir ab, was sie können – aber richtig helfen kann mir niemand. Ich muss da durch. Alles, was ich möchte, ist festen Boden unter den Füßen. Aber den werde ich wohl erst in zehn Tagen wieder bekommen. Ich ertappe mich dabei, dass ich mich nach zuhause sehne, nach Regen, der Fünftageweche, den Bergen... ich verfluche die Seefahrt.



Das Verrückte an diesem Seegang ist, dass praktisch keine Wellen zu sehen sind. Aber ein paar Meter unter der Meeresoberfläche wütet das Wasser noch, weil wenige Tage zuvor ein Sturm herrschte. Und diese Unterwasserkräfte – sie wirken wie eine einzige, langgezogene Riesenwelle – lassen die MS Basilea rollen und wie besoffen schwanken, als ob wir harten Seegang



hätten. Wie lange das wohl noch dauern wird? Nachts habe ich viel Zeit, über meine Situation nachzudenken, denn schlafen kann ich bei dieser Rollerei eh nicht, ich muss mich ständig festhalten, damit ich nicht von der Liege falle. Schon jetzt kommen Gedanken hoch, ob ich nach dieser Reise – die ich natürlich jetzt nicht aufgeben will, das liesse mein Stolz nicht zu! – mit der Seefahrt aufhören will. Dagegen spricht, dass es so viel auf der Welt zu sehen gibt; dafür spricht allerdings, dass die Verblödung an Bord schon Angst macht. Ich sehe das vor allem bei jenen, die ihr Leben schon seit Jahren auf See verbringen. Andererseits denke ich auch, dass das mich ja nicht betreffen muss. Ich bin hin und her gerissen. Und die Nacht will nicht enden...

28. August 1964, Indischer Ozean

Wind und Wellen nehmen zu. Die MS Basilea rollt und rollt immer stärker, manchmal legt sie sich so tief, dass Spritzer aufs Deck kommen. Inzwischen haben die Matrosen alle Bullaugen und Türen verschlossen, damit kein Wasser in die Aufenthaltsräume dringt. Damit in der Küche nicht alles vom Tisch fällt, legen wir nasse Tischtücher, die etwas Halt bieten. Und alles muss «gelascht» werden, was von den Gestellen fallen könnte. Immerhin geht es mir jetzt etwas besser, seit ich mich an die Rollerei gewöhnt habe. Hoffentlich hält das.

29. August 1964, Indischer Ozean

Aus dem Wind ist ein Sturm geworden, der uns mitten in der Nacht überfallen hat. Wie aus Kübeln begann es zu giessen, alle paar Sekunden zuckten Blitze auf, die die Nacht taghell erscheinen liessen, und aus meiner Freiluftliege auf Deck ist innert Minuten ein «Wasserbett» geworden. Nicht weiter schlimm, denn es ist ja warm hier. Die MS Basilea rollt jetzt nicht nur, sie stampft auch noch. Aber das ertrage ich inzwischen mit Fassung.

30. August 1964, Strasse von Malakka

Nach 11 Tagen Wasser sehen wir endlich mal wieder Land. Das tut gut. Auch wenn es nur ein paar grüne Inseln sind, die zu Sumatra gehören. Seit 5 Uhr morgens sind wir nicht mehr im Indischen Ozean, sondern in der Strasse von Malakka – und das Schaukeln hat ein Ende gefunden, das Meer liegt wie ein Teppich, und wir alle freuen uns, wieder mal gerade stehen zu können. Und wunderbar warm ist es auch. Seit Antwerpen habe ich nie mehr ein Hemd getragen... das tun nur noch die Offiziere.

Zur Feier der Ozeanüberquerung gibt's abends ein Riesenfest an Bord, mit Musik, Schiessstand, viel, viel Bier und Lärm...

31. August 1964, Strasse von Malakka

... und gewaltigen Auswirkungen für mich am anderen Morgen. Ich selbst habe mich zwar früh auf meine Schlafliede an Deck zurückgezogen, aber einige der Matrosen hängen noch immer «halbvoll» rum. Und ich darf jetzt aufräumen und das Gekotze in den Toiletten und Gängen wegputzen. Es gibt Schöneres.

1. September 1964, Singapur

Seit dem letzten Hafen sind nun 13 Tage vergangen... und alle freuen sich auf Landgang. Aber daraus wird nichts! Die Pier ist zu klein und schon belegt von anderen Schiffen, also müssen wir draussen vor Anker gehen und die paar Kisten, die zu löschen sind, auf kleine Boote laden. Viel ist es nicht. Einen kleinen Teil der Stadt sehen wir vom Schiff aus. Was für eine Enttäuschung! Auf dem Kahn ist allerdings ein Riesenbetrieb: Eine Unmenge Schiffshändler und -innen sind an Bord gekommen und bieten alles an, was man sich ausdenken kann. Ich kaufe für drei Dollar, etwa 12 Franken, zwei paar Hosen!

2. September 1964, auf See

Das Hauptthema der gesamten Crew auf dem Schiff: Wie lange werden wir wohl in Bangkok bleiben können? Bangkok ist bei den Matrosen die beliebteste Destination. Warum, weiss ich nicht. Aber ich spüre die Aufbruchstimmung, die jetzt herrscht, und ich fühle mich auch immer wohler an Bord. An ein frühzeitiges Abmusternden denke ich jedenfalls nicht mehr... Im Gegenteil: Bereits ist zur Sprache gekommen, ob man mir auf dieser Reise schon den «3. Steward» verleihen solle. Karriere machen auf der MS Basilea? Wer weiss...

3. September 1964, auf See

Heute erhalte ich meine erste Heuerabrechnung. Und sie gefällt mir! Hat sich gelohnt, dass ich mich mit den Getränken zurückgehalten habe: Ich habe die kleinste Store-Abrechnung aller Besatzungsmitglieder, die auf einen Schnitt von Fr. 280.– kommen, ich habe gerade mal 75.90 für Getränke ausgegeben. Und auf meinem Konto verbleiben somit Fr. 508.30 für zwei Monate Arbeit, das ist ein Stück mehr, als viele Maschinisten und Matrosen haben.





Bangkok River



Schätzchen Piak



4. September 1964, Bangkok

Der von allen ersehnte Tag ist da: wir sind in Bangkok! Von drei Uhr morgens bis zum späten Nachmittag müssen wir allerdings auf offener See vor Anker liegen. Der Grund: Wir warten, bis der Bangkok River genügend Wasser führt. Die Flussfahrt dauert dann noch drei Stunden, bis wir im Hafen ankommen. Aber eigentlich ist es gar kein Hafen, die Schiffe werden einfach dem Fluss entlang festgemacht.

Und vom Moment des Festmachens an wird auch mir klar, warum Bangkok bei der Crew so ungeheuer beliebt ist: Innert Minuten wimmelt es auf dem Schiff von hübschen Mädchen. Aha, das ist also der Zauber dieser Stadt... und nicht die berühmten Tempel.

Schon am ersten Abend gehen wir an Land – sobald die Formalitäten erledigt sind. Bäcker Charly Schmid zeigt mir die einschlägigen Lokale, die wir einem dreirädrigen Vespataxi erreichen. Und ich komme aus dem Stauen nicht heraus. So viele schöne Frauen habe ich noch nie auf «einem Haufen» gesehen! Und sie sind viel, viel netter als die Abrissweiber in den europäischen Häfen. Höflich und lieb, nicht aufdringlich, und nicht von der Sorte «Na Kleener, willst auch mal?». Und sie vermitteln einem nicht das Gefühl, dass es nur um Kohle geht. Naja, das wissen wir ja trotzdem. Wer die Wahl hat, hat die Qual! Es ist gar nicht so leicht, das sympathischste Girl zu finden. Alle mit schlanken Figuren, braune, zarte Haut, dunkle Augen und ein hübsches Näschen... Wir trinken eine Cola, und Charly entscheidet sich zügig und verschwindet, wohin auch immer. Und ich bleibe allein zurück, was nun? Ein süßer Käfer, Piak heisst sie, nimmt mir die Entscheidung ab und fragt, ob ich mit ihr nach Hause kommen wolle. Und ob ich will. Wir spazieren los zu ihrem Heim. Es ist eine Art «Pfahlbauersiedlung», wir marschieren durch Dreck und Sumpf, über Bretter hinweg, die die Hauptstrasse des Dorfes bilden, verwilderte Katzen und Hunde streifen umher, und ich komme mir vor wie im Film. Es ist so spannend und aufregend, dass ich gar keine Zeit habe für Angstgefühle. Piaks Hütte erweist sich dann von aussen als ziemlich verwahrlost, aber innen ist sie hübsch eingerichtet und sauber geputzt. Die im Hauptraum anwesenden Eltern, Grosseltern, Geschwister und Tanten sitzen alle am Boden und begrüssen mich begeistert. Für sie ist es völlig normal, dass die Töchter oder Enkelinnen ihren neuen «Boyfriend» mit nach Hause bringen – ich bin etwas verlegen und erröte, was man lachend zur Kenntnis nimmt. Rasch erkenne ich, dass Besucher wie ich zum Lebensunterhalt der ganzen Sippschaft beitragen. Zuerst wollen natürlich alle wissen, woher ich komme. Schweiz? Davon hat noch nie jemand gehört, aber Europa reicht für den Moment auch. Der bisher laufende TV-Kasten wird jedenfalls sofort abgeschaltet, denn das Hauptereignis bin nun ich. Ich konstatiere das mit gemischten Gefühlen... Die Grossmutter bringt ein Getränk, jemand ein paar Kekse. Viel Konversation gibt es nicht, die Sprachbarrieren sind zu gross. Aber dann wird es für mich dramatisch. Mein Girl beginnt sich zu entkleiden, inmitten der ganzen Sippschaft. Nein!, denke ich, das darf doch nicht wahr sein, soll ich etwa hier...in diesem Raum... vor allen Leuten... Doch das Ganze wendet sich zum Guten. Piak, inzwischen halbnackt, nimmt mich an der Hand und führt mich in einen Nebenraum. Ein wunderbares (Liebes)Nest aus farbigen Tüchern, einer breiten Matratze mit hellblauem Moskitonetz, richtig kuschelig. Wir schlüpfen beide rein. Piak muss erkannt haben, dass ich Anfänger bin, denn sie geht sehr zärtlich mit mir um, entkleidet sich noch ganz und dann mich. Vom Zweiten Offizier sind wir noch an Bord ermahnt worden, dass wir uns vor Geschlechtskrankheiten schützen sollen. Er verteilte zweierlei: Eine Salbe, die man(n) in die Harnröhre eingeben soll, und ein paar Pariser. Da ich einer der ganz Vorsichtigen (oder Ängstlichen?) bin, verwende ich gleich beides... sicher ist sicher. Piak schmunzelt nur. Ich bleibe die ganze Nacht bei ihr und finde es wunderschön.

Auf dem Nachhauseweg werde ich von einer hübschen schwarz-weissen Katze begleitet, und ich male mir schon aus, dass sie bestens zu unserer Schiffskatze, Globi, passen würde. Aber kurz vor der Gangway will sie nicht mehr und verabschiedet sich blitzartig.

5. September 1964, Bangkok

Einen normalen Arbeitstag kann man das nicht nennen, obwohl ich arbeiten muss. Überall stehen einem die Mädchen im Wege, aber ich finde das ganze Durcheinander an Bord lustig. Am Vormittag kommen die «Flaschengirls» in ihren Booten längsseits, und die Matrosen machen sich einen Spass daraus, ihnen die tausenden von Becks-Flaschen, die wir auf der Reise schon geleert haben, in Kartons runterzulassen. Manche werfen die Kartons auch ungezielt runter und schauen dann dem bunten Treiben zu, wie die Mädchen sie aus dem Fluss fischen. Auf den Flaschenbooten sitzen auch junge Burschen, die jeweils nach einzelnen Flaschen tauchen – in dieser unsäglichen braunen Brühe. Wie die da unten was sehen können, wird mir ewig schleierhaft bleiben. Und dann die Überraschung: «Meine» Piak besucht mich an Bord, um bye bye zu sagen. Ich bin ganz gerührt. Sie verspricht, bei unserer Rückfahrt wieder zu Besuch zu kommen. Hoffentlich laufen wir Bangkok auf dem Nachhauseweg wieder an!



Die besondere Fracht...

6. September 1964, Bangkok

Die Sensation: Wir erhalten eine ganz besondere Fracht, nämlich 300 Wasserbüffel und Kühe! Sie sind für HongKong bestimmt – fürs Schlachthaus. Keine leichte Aufgabe, denn sie sollen dort lebendig ankommen. Die Tiere werden an Deck festgebunden, ein anderer Platz steht ja nicht zur Verfügung, denn der Schiffsbauch ist voll. Leib an Leib stehen die armen Viecher und können sich kaum bewegen. Und der Zimmermann baut überall Holztreppen, da die üblichen Wege auf Deck geblockt sind durch die Kühe. Die Matrosen stellen ihre normale Arbeit ein – die sonst meist aus Rostklopfen und Malen besteht – und betätigen sich nun als «Farmer». Den ganzen Tag hindurch muss nun getränkt, gefüttert und gewässert werden, damit die Tiere in der Hitze nicht eingehen. Sentimentalität kommt auf, auch bei hartgesottenen Seemännern. Sie streicheln die Büffel, wenn sie sich unbeobachtet fühlen, und tun auch sonst alles, um ihnen die letzten Tage nicht zur Hölle werden zu lassen. Hoffentlich ist die See ruhig, sonst gibt es ein Massaker.

7. September 1964, auf See

Die ganze Crew genießt es, mit diesen Tieren zusammen zu sein. Okay, sie machen viel Dreck, aber das stört niemanden. Einige sind sehr zutraulich geworden, und die Mannschaft versucht, den Büffeln das Leben zu erleichtern, soweit dies möglich ist. Die Matrosen sind pausenlos damit beschäftigt, sie zu tränken und zu füttern und kübelweise Wasser auf die brutal der Sonne ausgesetzten Leiber zu giessen. Für einige ist die Hitze trotzdem zum Verhängnis geworden. Die toten Leiber werden mit einer Winde über Bord gehievt. Immerhin bekommen die anderen dadurch etwas mehr Platz.



...täglich mehrmals tränken

9. September 1964, auf See

Die Maschinen sind gestoppt, wir liegen ohne Fahrt irgendwo im chinesischen Meer und warten auf Nachrichten, wie sich ein Taifun bewegen wird, der zur Zeit auf den Philippinen tobt. Verschwindet er nördlich, dann ist's gut und wir können Richtung Hong Kong weiterfahren, kommt er aber auf uns zu, wirds brenzling und wir müssten abhauen. So warten wir eben...

Um 21.00 Uhr kommt die Meldung, der Taifun bewege sich nicht. Also entscheidet der Kapitän, dass wir weiterfahren. Länger warten können wir eh nicht, da sonst das Futter für die Büffel zu Ende geht.

11. September 1964, Hong Kong

Wir erreichen die grosse Bucht gegen 14.00 Uhr. Die Bergzüge rings um die Stadt liegen in dichtem Nebel, es regnet, und die Sicht ist miserabel. Dennoch sieht man ansatzweise die imponierende Silhouette der Wolkenkratzer. Einen Hafen gibt es nicht, zumindest nicht für uns. Wir gehen in der Bucht vor Anker, und was gelöscht werden muss, wird in kleinere Boote verladen. Und wer von Bord will, muss sich ein Boot mieten. Und ich will von Bord! Solange habe ich von Hong Kong geträumt, dass ich mir jetzt keine Minute entgehen lassen will. Vom Chiefsteward erhalte ich die Erlaubnis, den Abendservice auszulassen, was mir die Möglichkeit gibt, die Stadt bei Tag und bei Nacht zu sehen. Das habe ich dem Taifun zu verdanken. Wären wir früher eingelaufen, hätten wir Hong Kong wahrscheinlich gegen Abend schon wieder verlassen.



Messboy Fritz auf der «Farm»



Der erste Weg an Land führt zum Fotogeschäft, wo ich Filme und ein Fernglas kaufe. Dann lasse ich mich von einer Rikscha zum Peak-Tram fahren, mit dem man auf den berühmten Aussichtspunkt Victoria Peak Park gelangt. Ich bin total begeistert und finde, dass das die schönste Stadt ist, die ich je gesehen habe. Die Aussicht auf das Stadtzentrum, den Hafen und auf die gegenüberliegenden Berge faszinieren mich, ich komme mir vor wie im Kino. Aber ich bin wirklich hier! Am Abend besuche ich den Peak nochmals, Hong Kong by night, echt klasse. Und auch der nächtliche Stadtbummel hat's in sich. Im Victoriaviertel, wo die Händler zuhause sind, gibt es ganze Strassen mit nur Schneidern oder mit nur Schuhmachern oder mit nur Bäckern. Imposant. Im Vergnügungsviertel spricht mich ein kleiner Junge an: «Mistel, me show you something», und ich folge ihm durch die engen, unbeleuchten Gassen... ohne jede Ahnung, wohin. Keine Spur von Angst oder Vorsicht, die Lust auf Abenteuer ist grösser. Ein paar Quergässchen weiter, ich habe schon längst die Orientierung verloren und weiss nicht mehr, wo ich bin, betreten wir ein altes, halb zerfallenes Backsteinhaus. Eine endlose gusseiserne Wendeltreppe führt nach oben. Der Kleine voraus, «Mistel, come...», ich hinterher, Stockwerk um Stockwerk um Stockwerk. Irgendwo ganz weit oben klopft er an eine schwere Metalltüre, und ein sehr, sehr altes, vornübergebeugtes zierliches Weib begrüsst mich überaus herzlich und bittet mich, einzutreten. Sie reicht einen Tee und sagt dann «wait here», verschwindet und erscheint kurz danach wieder, diesmal in Begleitung von sieben blutjungen Grazien, eine hübscher als die andere, schlank und zierlich, mit Porzellan-Gesichtchen und Seidenhaut. Und alle sieben lächeln mich um die Wette an. «Now choose, Mistel», sagt die Alte, und ich stehe da wie ein Klotz und weiss vor lauter Hemmungen nicht, was ich tun soll. Irgendwie scheint mir das nicht richtig zu sein...



Hong Kong



Ich weiss nicht, was tun... Aber dann wird mir die Entscheidung abgenommen: Eines der Mädchen geht auf mich zu, nimmt mich bei der Hand und führt mich in ein Kämmerchen. Etwas an mir muss ihr speziell gefallen, sie lächelt unentwegt und deutet auf mein Gesicht, streichelt meine Wangen. Ich verstehe erst nicht, was sie meint, dann sagt sie mit einem Strahlen: «So nice...». Es sind meine jugendlich geröteten Backlein, die sie so faszinieren... Nicht gerade, was man sich als Mann wünscht! Aber es wird dennoch ein unvergessliches und überaus sinnliches Erlebnis mit dieser zarten Schönheit. Meinen Obulus entrichte ich der alte Dame, die mich dann mit zuvorkommender Höflichkeit verabschiedet. Die jungen Grazien winken mir freundlich hinterher. Und «meine» strahlt noch immer.

Ein Problem «danach» gilt es noch zu lösen. Ich steige die unendlich lange Wendeltreppe wieder runter, verlasse das halbzerfallene Haus – und hab keine Ahnung, wo ich bin. Also marschiere ich auf gut Glück los, erneut durch zahllose kleine dunkle Gässchen. Schliesslich finde ich eine etwas grössere Strasse und rufe einen Rikschafahrer herbei. Zum Hafen, please! Der junge, kräftige Mann tritt in die Pedale und, oh Wunder, bringt mich an ein Pier, wo ich ein kleines Boot finde, das mich zur MS Basilea bringt, die immer noch in der Bucht vor Anker liegt. Es ist weit nach Mitternacht.

12. September 1964, Hong Kong

Als ich am Morgen in meiner Kojе erwache, weiss ich nicht sicher, ob ich das Gestrige geträumt oder wirklich erlebt habe. Meine Arbeit erledige ich wie im Schlaf, automatisch, und denke immer wieder an das Erlebte zurück. Und langsam kommen Fragen in mir hoch. War das klug, so allein unterwegs zu sein und sich auf alles einzulassen, ohne eine Gefahr darin zu sehen? Eher nein, komme ich zum Schluss, beruhige mich dann aber mit der Tatsache, dass ja alles gut abgelaufen ist und ich schliesslich wieder auf dem Dampfer gelandet bin. Es hätte auch anders herauskommen können, immerhin das realisiere ich jetzt bei Tageslicht.

Die Löscharbeiten gehen eher schleppend voran, weil jede Kiste und jedes Fass einzeln aus dem Bauch der MS Basilea gehievt und auf kleine Transportboote verladen werden müssen. Zu meinem Erstaunen sind noch alle Büffel und Kühe an Bord. Erst gegen Mittag beginnt deren Abtransport. Jedes Tier wird einzeln hochgezogen – zwei Seile unter dem Bauch – und per Winde in die bereitstehenden grossen Transportkähne verladen. Jedes Tier verhält sich anders. Die einen schicken sich einfach drein und lassen es geschehen, die anderen zappeln wie wild in ihren Seilen. Ein Büffel tut so wild, dass er sich aus den Seilen windet und wie ein Stein auf den Bordrand des Transportschiffes fällt. Unter Fluchen ziehen die Stauleute das arme Tier auf Deck und prügeln ihn zu den anderen, bereits auf dem Kahn zusammengepferrchten. Lange werden sie nicht mehr leiden müssen, denn der Schlachthof wartet.

Shore Leave ist auf 17.00 Uhr angesetzt. Eine ausgezeichnete Zeit zum Auslaufen, denn so können wir noch bei Tageslicht einen letzten Blick auf diese aufregende Stadt erhaschen, nochmals die Wolkenkratzer bewundern und die Bergzüge rund um die Bucht. Wir fahren auch noch an jenen Slums vorbei, die sich die Berghänge hinauf ziehen. Die andere Seite dieser pulsierenden Stadt. Die sehen wir allerdings nur aus der Ferne.

13. September 1964, auf See

Der normale Alltag hat uns wieder, die Putzarbeiten nach der Löschung unserer tierischen Fracht sind in vollem Gange. Nach ein paar Stunden sieht alles wieder blitzblank aus. Mit unserer sehr mässigen Geschwindigkeit von 10-12 Knoten (ca. 18-21 km/h) «dampfen» wir Richtung Schanghai, Rotchina. Dieses sollten wir in 3-4 Tagen erreichen. Das Wetter ist gut, die See ruhig, und es ist immer noch sehr warm.

14. September 1964, auf See

Ein unangenehmer Tag für mich. Ich weiss nicht, was heute los ist, aber alle hacken auf mir rum. Schlechte Laune, weil es nach China geht? Da will eigentlich niemand hin, lieber würde man nach Bangkok fahren. Aber warum lassen alle die schlechte Laune an mir aus? Das «Gesetz» scheint so zu funktionieren: Der unterste Grad auf dem Schiff, der Messboy, ist der Fussabstreifer, und auf dem darf man rumtrampeln. Sogar mein bester Kumpel an Bord, Charly der Bäcker, lässt heute seine miese Laune an mir aus und beschimpft mich, ihn «zu kollegial» zu behandeln, er sei schliesslich mein Vorgesetzter. Okay, denke ich, wenn du es so willst, und schweige. Krach ist das Letzte, was ich hier auf dem Schiff gebrauchen kann.

Mein ruhiges Verhalten zahlt sich aus. Schon am Abend hat sich Charly wieder beruhigt, er steigt vom hohen Ross, und das familiäre Verhältnis tritt wieder in Kraft. Es wäre wirklich schade gewesen, mit ihm zu streiten, ich mag ihn gut.



Schanghai



16. September 1964, Schanghai

Die gelbe See ist gerade am Überlegen, ob sie mit Wüten beginnen soll, da stehen wir schon im Delta des YangtseKiang-Flusses und müssen bloss noch warten, bis die Flut kommt, damit wir mit unserem Tiefgang von fast 8 Metern manövrieren können. Dann geht es den Fluss hoch, Richtung Schanghai. Ein paar Meilen vor dem Hafen kommt eine ganze Armada von chinesischen Kontrollbeamten an Bord. Die gesamte Besatzung muss sich an Deck versammeln, während die Uniformierten die Kabinen durchsuchen, wonach bloss? Danach muss jedes Crewmitglied deklarieren, wieviel Bargeld es auf sich führt, welche Uhrenmarke (!) man trägt, ob man eine Kamera hat, einen Radio, Schmuck usw. Die Kontrollen dauern bis Mitternacht, dann dürfen wir weiterfahren. Aber nicht ohne uns vorher einzublauen, dass während der gesamten Fahrt Fotografierverbot herrscht. Mein Ärger hält sich in Grenzen: ich sehe eh nur eine dreckig-braune Brühe des Flusses rund um uns herum.

17. September 1964, Schanghai

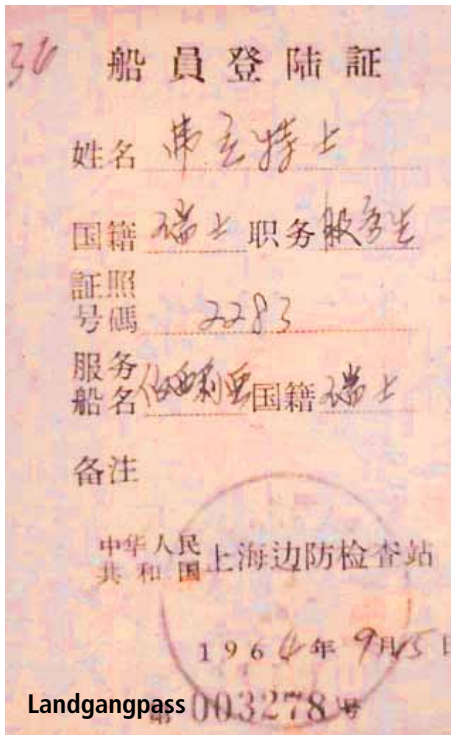
Als ich um 6 Uhr zur Arbeit gehe, liegen wir bereits festgemacht im Hafen. Ich erledige meine «Morgenschicht» und bin dann bereit für den Landgang. So einfach geht das aber nicht, denn vor der Gangway hat sich ein Kontrollposten in einem lächerlich kleinen Wachthäuschen aufgebaut. Er schaut sich wortlos meinen Schweizerpass und den von den chinesischen Behörden ausgestellten Landgangpass an. Er durchsucht meine Swissairtasche. Da ist aber nichts Besonderes drin, denke ich noch, als er mir ein kleines Plastiksäckchen unter die Nase hält und mich auf chinesisch anschnauzt. Ich glaube zu wissen, dass er wissen möchte, was das ist, aber verstehe natürlich kein Wort. Im ersten Moment weiss ich es selber nicht, doch dann dämmert mir, dass ich in Hong Kong einen Feldstecher gekauft hatte. Und zu solchen Instrumenten werden meist so kleine Silikosetütchen beige packt, die die Luftfeuchtigkeit aufnehmen sollen. Dieses Plastiktütchen muss in meiner Tasche zurückgeblieben sein. Ich versuche, ihm auf englisch zu erklären, was es ist. Er versteht kein Wort. Nun ist guter Rat teuer. Wie erklärt man jemanden ohne Sprache einen so komplizierten Sachverhalt? Schliesslich habe ich die zündende Idee: Um ihn von der Wertlosigkeit dieses Zellophanpäckchens zu überzeugen, nehme ich es und schmeisse es in den YangtseKiang. Dass das ein grober Fehler ist, erfahre ich am Abend...

Ich nehme mir wieder eine Rikscha und lasse mich durch die Stadt kutschieren. Sie hat nicht viel zu bieten. Ein paar Monumentalbauten, ein paar Parks, riesige Strassen, aber kein Verkehr. In den Stunden, in denen ich unterwegs bin, begegnet mir gerade mal ein Personenauto. Dafür viele altertümliche Lastwagen und heruntergekommene Busse und Trams. Was mir auffällt, ist eigentlich nur, dass alle hupen und der Trämmer ständig auf der Glocke steht. Warum, kann ich nicht erkennen bei so wenig Verkehr. Die Leute auf der Strasse sind alle gleich gekleidet: Sie tragen einheitlich blaue Überkleider, einen runden, geflochtenen Strohhut und Stoffschuhe. Und viele sind mit dem Fahrrad unterwegs.

Schliesslich lasse ich mich zum «Seamen's Club» fahren und treffe dort einige meiner Basilea-Kollegen. Der Club ist in einem riesigen Gebäude untergebracht, worin sich Geschäfte und Restaurants befinden, auch eine Bibliothek. Im Store kaufe ich mir ein paar chinesische Schallplatten, eine schöne Schnitzerei eines Chinesenkopfes und zwei fein gestickte Rollbilder. Die Waren muss/darf man nicht mitnehmen, sie werden dann aufs Schiff geliefert. Die Wände des Seamen's Club sind rundherum mit Propagandasprüchen verhängt. Mao wird verherrlicht, Kennedy und Chruschtschow werden verteufelt, alle Kapitalisten und westlichen Imperialisten sowieso. Dann gibt es ganze Bilderserien vom sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt in der neuen Volksrepublik China (gegründet 1949), fein säuberlich aufgelistet mit «before» und «after the Liberation».

Meine Begeisterung von der Stadt hält sich in Grenzen, und ich mache mich auf den Heimweg zum Schiff. Kaum bin ich an Bord, bricht die Hölle los. «Messboy Kleisli zum Käpten!» motzt man mich an. Ich? Zum Käpten? Den habe ich noch gar nie zu Gesicht bekommen auf dieser Reise. Was soll das? Als ich im Salon ankomme, wartet eine ganze Corona von uniformierten und dekorierten chinesischen Militärköpfen auf mich. Sie sitzen alle hinter einem langen Tisch, flankiert auf der einen Seite von unserem Chiefmate und auf der anderen vom Kapitän. Der Schreck sitzt mir in den Gliedern, denn das sieht aus wie ein Tribunal. Was habe ich denn verbrochen? Bald weiss ich es. Dieses ad hoc gebildete «Gericht» wirft mir vor: Erstens das «Beiseiteschaffen von Beweismaterial», zweitens die «Verschmutzung des YangtseKiang».

Der Dolmetscher richtet sich nicht an mich, sondern an den Kapitän. Ich werde zwar angeklagt, aber die MS Basilea ist für mich verantwortlich. Der Kapitän, ein ruhiger, besonnener Mann, hört sich alles ungläubig an und fragt dann mich, was sich da abgespielt habe. Natürlich weiss ich sofort, worum es geht: Um dieses lächerliche Cellophanpäckchen mit den Zellulosekörnern,





das ich unüberlegt in den Fluss geworfen habe, um dem Kontrollposten zu «beweisen», dass das wertlose Zeug ist. Eine ziemliche Dummheit von mir, das wird mir nun klar. Immerhin bekomme ich jetzt die Gelegenheit, den Sachverhalt jemandem zu erklären, der mich *sprachlich* versteht, nämlich dem Dolmetscher. Aber damit bin ich nicht aus dem Schneider, denn *sachlich* versteht der absolut nicht, worum es sich handelt. Im erkläre und erkläre, komme aber nicht weiter. Niemand von den Chinesen kann oder will verstehen, dass solche Zellulosesäckchen wert- und harmlos sind. Zum Glück bekomme ich Unterstützung vom Kapitän und vom Chieftmate, die sofort erkannt haben, worum es sich handelt. Und jetzt versuchen auch die zwei, dem «hohen Gericht» zu erläutern, was Sache ist. Aber die schütteln nur den Kopf. Einer der «Richter» meint dann, selbst wenn es stimme, dass das Säckchen wertlos war, die Anklage wegen Verschmutzung des Flusses würde ja weiterhin zutreffen. Womit der gute Mann natürlich recht hatte. Ich sitze in der Falle. Und dass die Lage dramatisch ist, erkenne ich an der Intensität, mit der der Kapitän für mich kämpft. Das Problem mit solchen «Gerichten» besteht ja darin, dass man nicht weiss, welche Strafen für welches Vergehen verhängt werden können. Das einzige, was man uns, der Crew, gesagt hat: Wer sich mit einer Chinesin einlädt, kriegt 25 Jahre Zwangsarbeit – ziemlich happig. Da vergeht einem die Lust auf eine Chinesin zum vornherein.



Ich schwitze vor Angst und denke nur noch: hoffentlich ist das bloss ein böser Traum. Ist es aber nicht. Schliesslich schaffen es der Käpten und der Chieft, das Gericht davon zu überzeugen, dass der Angeklagte, also ich, nie wieder etwas in den YangtseKiang oder andere chinesische Flüsse werfen werde, und sie geben ihr Ehrenwort, dass das weggeschmissene «Beweisstück» wirklich wert- und harmlos war. Ich bekomme einen scharfen Verweis und werde dann entlassen. Schweissgebadet verkrieche ich mich in meine Kabine. Und mein Entschluss steht fest: In Schanghai werde ich nie mehr von Bord gehen – hier auf dem Schiff fühle ich mich sicherer.

18. September 1964, auf See

Bin ich erleichtert, dass wir Schanghai hinter uns lassen können! Auch wenn der nächste Hafen wieder in China liegt. Hoch oben im Norden, Dairen.

19. September 1964, Dairen, vor Anker

Hier ist es ziemlich frisch. Die Gegend um uns herum schaut aus wie Fjorde in Norwegen. Bloss die Dschunken passen nicht ins Bild. Erfahrene Seemänner erzählen, dass es letztes Mal hier Eis im Hafen gehabt haben soll. Wir liegen auf Reede und kein Mensch weiss, wann wir in den Hafen einlaufen können.

22. September 1964, Dairen

Endlich erhalten wir die Erlaubnis, an die Pier zu fahren. Nun liegen wir hier und gehen davon aus, dass es ein langer Aufenthalt werden wird. Unsere Hauptladung, das Phosphat, das wir in Casablanca geladen haben, soll hier gelöscht werden. Das wird aufwändig, denn es gibt keine Sauger, und das Ganze muss mit Greifern herausgeschaufelt werden. Nicht nur die Schrift, sondern auch die Arbeitsweise hier ist für uns «chinesisch»: Da wird doch das Phosphat zuerst herausgeschaufelt und dann auf Bahngleise geschüttet, statt direkt in Bahnwagen. Es entsteht nach und nach ein Riesenberg. Und es kommt noch besser: Dieser Berg wird nun wieder abgetragen und ein paar hundert Meter nebenan neu aufgetürmt.



Der ganzen Pier entlang sind Lautsprecher aufgestellt, aus der den ganzen lieben langen Tag die (für uns!) gleiche chinesische Melodie ertönt. Unterbrochen nur von einer quäkenden Frauenstimme, die Propagandasprüche loslässt. Die wir natürlich nicht verstehen.

Abends dürfen wir an Land. Ich gehe natürlich nicht mehr allein, nur noch in der Gruppe. Ziel ist wieder einmal der Seemannsclub. Hier befinden sich eine Schiessbude, eine Tischtennisanlage, eine Bibliothek, ein Frisör, und natürlich ein Restaurant, in dem wir uns verköstigen. Das chinesische Essen schmeckt uns allen, auch wenn man nie genau weiss, was man isst (oder vielleicht gerade deshalb). Wir üben uns im Essen mit Stäbchen und haben ein Riesengaudi daran. Wenn man's mal raus hat, macht's Spass.

Der Hauptplatz von Dairen ist sehr gepflegt, mit schönen Parkanlagen. Hier sieht man ein paar Hühner. Auch die Leute wirken gepflegter und individuell gekleideter als in Schanghai. Aber so richtig warm wird man mit ihnen nicht, denn auch hübsch aussehende Frauen spucken ständig auf die Strasse. An jeder Ecke steht ein Mao-Monument, überall Riesengemälde mit bis an die Zähne bewaffneter Chinesinnen und Chinesen. Auf in den Kampf! Das Volk wird von klein auf militärisch geschult, und in jedem Laden gibt es Spielzeugwaffen aus Plastik zu kaufen. Man sieht auch haufenweise organisierte Kleinkinder, die militärische Marschübungen machen (müssen), so wie bei uns in der RS. Als «Kommandantin» wirkt meist ein 18, 19-jähriges Mädchen.



Das Ganze wirkt ziemlich komisch, wenn es nicht so ernst wäre. Die Kleinen sehen so drollig aus dabei, auch wenn sie nicht wirklich bei der Sache sind. Lieber würden sie spielen, wie alle Kinder.

24. September 1964, Dairen

Etwa die Hälfte des Phosphats ist jetzt gelöscht, und längs der Pier türmen sich jetzt bereits drei Riesenhaufen auf. Die Ladung, die wir hier erhalten, steht auch schon bereit: Es sind 2'000 Tonnen Eisenerz für Ägypten. Das macht natürlich gute Stimmung, denn damit steht fest, dass wir Alexandria anlaufen werden.

25. September 1964, Dairen

Seit gut einer Woche spricht der Koch nicht mehr mit mir – und ich weiss nicht, warum. Heute stelle ich ihn und bringe in Erfahrung, dass er eifersüchtig ist, weil ich mich mit Bäcker Charly so gut verstehe. Er will uns zeigen, dass er «uns zwei nicht braucht». Bubenallüren. Aber er ist ja auch erst 20 und wird sein Köpfchen noch öfter anschlagen.

26. September 1964, Dairen

Auf dem Kahn sieht es heute so aus, wie sich das «Landratten» vorstellen: die halbe Crew ist besoffen. Ein besonderer Anlass dazu besteht nicht, ausser vielleicht, dass alle etwas den «cafar» vom zu langen China-Aufenthalt haben.

27. September 1964, Dairen

Der Leiter des hiesigen Seemannsklubs organisiert für uns eine Stadtrundfahrt. 19 Crewmitglieder der Basilea haben sich angemeldet. Darunter sind alle, die normalerweise in meiner Messe essen, also darf ich auch mitgehen. Wir werden von einem verlotterten Bus am Schiff abgeholt. Erstaunlich, dass dieses Ding noch fährt! In der Stadt werden wir angestaunt, als ob wir vom Mond kämen. Überall werden Strassen und Häuser geflickt und neu gepinselt, an jeder Ecke wird ein roter Stern gemalt, auf den Plätzen Mao-Bilder und -Büsten aufgestellt – alles im Hinblick auf den 1. Oktober, wo man den 15. Jahrestag der Befreiung und des Bestehens der Chinesischen Volksrepublik feiern wird.

Den ersten Aufenthalt gibt's im Zoo. Den zeigt man uns mit Stolz, aber für uns wirkt die Anlage mehr als ärmlich. Ausser einem abgemagerten Bären, der an seinen Krallen kaut, und einigen Meerschweinchen und Vögeln gibts nicht viel zu sehen, obwohl das Gelände riesig ist. Und im Aquarium hat's, wie schon der Name sagt, Wasser... und keinen einzigen Fisch. Nächste Station ist ein schöner Park mit vielen Blumen und Pflanzen, alles gut gepflegt. Und viele Kinder. Die Kleinen sind goldig mit ihren Schlitzhosen: beim Bücken schaut der Po raus. Sehr praktisch. Alle Mädchen tragen Zöpfe, und hat man eine gesehen, hat man alle gesehen. Sie sehen sich zum Verwechseln ähnlich. Wir marschieren zum nächsten Park, und dann zum übernächsten. Langsam kommen wir zur Überzeugung, dass wir wohl besser an Bord geblieben wären.

28. September 1964, Dairen

Das Phosphat ist gelöscht, wir wechseln an ein neues Pier. Die MS Basilea ist fast geleert, bis auf ein paar Röhren und einigen Volkswagen, die für Singkiang bestimmt sind. Nun kommt die neue Ladung: 1500 Tonnen Sonjabohnen (aus Langeweile haben wir ausgerechnet, dass es etwa 8 Milliarden und 700 Millionen Böhnchen sein müssen...). Dazu kommen 2'000 Tonnen Eisenerz und einige Fässer, Inhalt unbekannt. Da es an geeigneten Greifern fehlt, muss fast alles von Hand gemacht werden. Leute sind mehr als genug vorhanden und erst noch billig. Ein Hafearbeiter verdient etwa 3.50 Yuan im Tag (Fr. 5.70) und arbeitet seine 9-10 Stunden, und wie! Fleissig wie die Bienen! Ferien gibts keine, der Sonntag ist immerhin frei. Da zu wenig Lastwagen vorhanden sind, wird ein Grossteil der Güter mit Handwagen (!) aus dem Hafen zur Bahn geschleppt. Dabei werden ca. 500 kg auf diese Zweiradwagen gepackt und von Frauen gezogen. Eigentlich dürften wir dies nicht sehen (für uns sind ja die Parks da), aber dass wir es vom Schiff aus sehen, lässt sich nur schwer vermeiden.

29. September 1964, Dairen

Wir machen einen neuen Versuch, mehr von der Stadt zu sehen. Eigentliches Ziel sind die Bergänge etwas ausserhalb der Stadt. Aber schon bald stossen wir auf Tafeln, die in chinesisch, russisch und englisch mitteilen: «No Entrance For Foreigners». Wir überlegen uns schon, ob wir uns überhaupt daran halten sollen, als eine Horde wild gestikulierender Frauen auf uns zurent und uns klar macht, dass wir verschwinden sollen. Wir treten den Rückzug an und geraten dadurch in ein Quartier, das nicht für fremde Augen bestimmt ist. Ein verwahrlostes Armenviertel. Aber auch hier wird fleissig «Zugschule» geübt. Für das grosse Fest am 1. Oktober. Man starrt uns wie Aliens an. Vielleicht sind wir das auch.





30. September 1964, Dairen

Am Vorabend des Nationalfeiertages der Chinesischen Volksrepublik gibt die Partei ein Festessen, zu dem 10 Personen jedes im Hafen liegenden Schiffes eingeladen sind. Natürlich gehen da vorwiegend die hohen Tiere zu diesem Anlass – bei uns ist es der Kapitän, der Chief Officer, der Zweite Off, der Chief Ing (mit Frau!), der 3. Ingenieur... und Messboy Kleisli. Das will ich mir nicht entgehen lassen! Das Essen interessiert mich zwar nicht, aber das ganze Drum und Dran schon. Das Bankett findet im «Friendshipstore» statt, der ganze Saal ist gross dekoriert, und die Tische quellen mit Speisen über. An jedem Tisch sind zwei chinesische Gastgeber platziert, die Gäste kommen aus Japan, Russland, Norwegen, Griechenland, Spanien... und der Schweiz. Natürlich werden lange Reden geschwungen, die jedesmal vom Chinesischen ins Russische, Englische und Japanische übersetzt werden. Bedeutet: Man muss sich das Essen mit Geduld verdienen.

Zentral bei diesen Reden ist die chinesisch-japanische Freundschaft (wobei die japanischen Kapitäne nach jeder Rede aufstehen und diese Freundschaft in einer Gegenrede weiter beschwören), dann kommt der «Fortschritt des chinesischen Volkes» zur Sprache, zuerst Eigenruhm, dann bestätigt von den Japanern. Auch während des Essen das gleiche Prozedere. Immer wieder von Reden unterbrochen – lang lebe die Partei. Und nach jeder Rede wird auf die Chinesische Volksrepublik angestossen, mit Wein, Bier, Reiswein und Wodka. Da kommt ganz schön was zusammen, und die Stimmung wird immer besser. Das Essen ist hervorragend, und die Chinesen freuen sich, dass wir «Imperialisten» schon ziemlich geschickt mit Stäbchen umgehen können. Wir bekommen auch Gelegenheit, unsere Gastgeber in politische Gespräche zu verwickeln, doch diese verlaufen schnell im Sand. Etwa so: Was halten Sie davon, dass ein fleissiger Mensch gleich viel verdient wie ein fauler? Antwort: Bei uns gibt es nur fleissige Menschen. Oder: Ist es denn so, dass auf Ihren Schiffen alle gleich viel verdienen, der Kapitän soviel wie der Messboy? Nein, natürlich verdient auch bei uns ein Kapitän mehr als der Messboy, aber die Unterschiede sind kleiner als bei euch. Aha. Der feuchtfröhliche Abend gipfelt dann im Trinkspruch: CAPTAINS, SEAMAN BROTHERS – UNITE AGAINST THE AMERICANS! Applaus, Applaus, und noch ein Prost hinterher. Wir nehmen uns dabei nicht aus, schliesslich war das Essen ausgezeichnet.

1. Oktober 1964, Dairen

Ich kann wohl nicht mehr abstreiten, dass ich eher Tourist als Messboy bin. Denn heute bekomme ich wieder frei, um bei den Festivitäten zum 15. Jahrestag der Chinesischen Volksrepublik dabei zu sein. Ein Grossereignis! Auf einem riesigen Platz in Dairen sind mächtige Tribünen aufgebaut worden, auf der sich die Parteibonzen und die hohen Militärs dem Volk zeigen. Zigtausende von Menschen säumen die breite Paradedstrasse, und die Leute in den vorderen Reihen sind alle blütenweiss gekleidet und tragen eine rote Fahne vor sich. Eindrücklich! Wir fremden Besucher dürfen direkt neben der Ehrentribüne stehen, und wir haben sogar die Erlaubnis zu fotografieren und zu filmen. Punkt 09.00 h ertönt die Hymne, gespielt von einer mehrhundertköpfigen Blasmusik. Und dann gibt es natürlich wieder Ansprachen, endlos lang, und noch länger wirkend, wenn man nichts versteht... Doch anschliessend folgt eine Parade, wie ich sie noch nie im Leben gesehen habe. Das Menschaufgebot ist gewaltig. 150'000 Menschen in perfekter Marschdisziplin, ein Block nach dem anderen, jeder ein anderes Thema zeigend, und alles in herrlichen Farben. Verschiedene Berufsgruppen, jeweils ein Symbol ihrer Tätigkeit mittragend, ganze Frauenblöcke mit Blumen, Kinderformationen mit Ballonen (jetzt wissen wir wenigstens, warum die schon seit Tagen in der Stadt so fleissig «Zugschule» geübt haben...), Turnerinnen und Turner, jeder Block in einer anderen Farbe gekleidet, endlos... Wir fragen uns, wo diese Menschenmassen herkommen.

Klar, dass die Hauptrolle des Umzugs dem Militär zufällt. Dieses zeigt sich in unendlichen Formationen, diszipliniert gegliedert nach Waffengattung – von Infanterie, Mitrailleuren und Artillerie bis zu den Panzern, der Luftwaffe und der Marine. Die mitgeführten Symbole sind meist aus Holz und Karton, und feierlich geschmückt und beschriftet. Das zentrale Thema ist der Konflikt zwischen den Chinesen einerseits und den Amerikanern und Russen andererseits. Ja, die Liebe zum «sozialistischen Verbündeten» UdSSR hat sich abgekühlt in den letzten Jahren. Zwar hat man von der UdSSR das kommunistische System übernommen, aber jetzt geht es um die Vormachtstellung im sozialistischen Block. Die Chinesen wollen nicht mehr die Nr. 2 hinter den Russen sein. Noch stärker ist die feindliche Stimmung gegenüber dem Westblock. Und eben hat man ein neues Thema «geliefert» bekommen: Den Vietnamkrieg. Jenen Konflikt, den die USA von den Franzosen übernommen haben. Nach der Niederlage der Franzosen in der Schlacht von Dien Bien Phu im Jahre 1954 glauben nun die Amerikaner, hier siegen zu können. Im Umzug werden aber Sujets gezeigt, die das Gegenteil beweisen sollen: Abgeschossene US-Flugzeuge in Form von Pappkarton. Und die Gesten dazu auf den Fahrzeugen sind klar: Die Vietnamesen und wir werden euch besiegen!



2. Oktober 1964, auf See

Dairen ist der entfernteste Punkt unserer Reise, – ab jetzt geht's wieder Richtung Heimat. Und an Bord der MS Basilea jagen sich die Gerüchte. Jeder der Mannschaft will was anderes gehört haben, welche Häfen wir auf dem Weg zurück noch anlaufen werden. Und eigentlich ist es den meisten egal – Hauptsache, Bangkok ist nochmals dabei. Aber genau das ist nicht sicher. Auf Schanghai hat keiner Lust, wenn schon, dann lieber nochmals Hong Kong. Aber was solls, wir müssen es eh so nehmen, wie's kommt. Der nächste Hafen liegt sicher nochmals in China, und er ist nicht weit entfernt: Qingdao.

Die Stimmung an Bord ist sehr gut. Das ist sie eigentlich meistens, abgesehen von kleineren Streitereien, die es überall gibt. Wir haben wirklich Glück mit dieser Mannschaft, die sehr ausgeglichen ist, und in der König Humor herrscht. An jeder Stelle des Schiffes wird gelacht und gescherzt, bis rauf auf die Brücke. Dort ist vor allem der Funker sehr beliebt. Das eigentliche Zentrum der guten Laune liegt allerdings bei den Stewards, die mit ihrer Band viel zur entspannten Stimmung beitragen, und die auch immer wieder Ausgangspunkt für Bordfeste sind.

4. Oktober 1964, Qingdao

Gegen vier Uhr machen wir fest, und als erste freudige Überraschung vernehmen wir, dass Schanghai definitiv ausfällt und wir nach Qingdao direkt nach Whampoa dampfen werden, das nördlich von Hong Kong liegt. Das hebt die an sich schon gute Stimmung noch, denn damit verbunden ist auch die jetzt berechnete Hoffnung, dass wir Bangkok nochmals anlaufen, um weitere Fracht abzuholen.

Der Hafen von Qingdao gibt nicht viel her, es ist der bisher hässlichste. Kahle, halberfallene Baracken inmitten von Gerümpel aus Alteisen, Röhren und Steinen. Das einzige beleuchtete Gebäude weit und breit ist der Seemannsclub. Der Service ist aber lausig und das Essen ungeniessbar. Immerhin treffen wir dort einen Glarner, der als Zweiter Ingenieur auf der ebenfalls im Hafen liegenden schwedischen «MS Dagmar» Dienst tut. Der Mann freut sich höllisch, hier in dieser Wüste auf Schweizer zu treffen, und lädt uns ein, sein Schiff zu besichtigen. Es ist ein 35-jähriges Zweischraubenschiff, das gerade mal noch 8-10 Knoten macht. Wir sind natürlich begeistert, denn endlich haben wir einen Kahn gefunden, der noch langsamer ist als unsere gute MS Basilea... Auch sonst ist die «MS Dagmar» ein Schrotthaufen mit fürchterlich engen Kabinen, da ist unsere Basilea direkt ein Luxusdampfer daneben.



Koch und Chief Steward...

8. Oktober 1964, auf See

Da nur 200 Tonnen Röhren gelöscht werden müssen, ist der Aufenthalt hier zum Glück kurz. Das Auslaufen ist auf 18.00 h angesetzt, aber dann lässt man uns warten und warten. Kurz vor Mitternacht, als die meisten schon pennen (ausser den Diensthabenden auf der Brücke natürlich), kommt ein chinesisches Kontrollkommando an Deck und holt alle aus dem Sack: Die ganze Crew muss sich auf dem Bootsdeck versammeln und kontrollieren lassen. Es ist eine eiskalte Nacht, und wir stehen und stehen und wissen eigentlich gar nicht, was «kontrolliert» werden soll. Sicher ist nur, dass uns die Chinesen wieder mal gezeigt haben, dass sie mit uns machen können, was sie wollen. Nur noch weg von hier!



...Bootsmann...

9. Oktober 1964, auf See

100 Tage auf der Basilea! so lange habe ich noch nie «am Stück» gearbeitet, ohne freien Sonntag... Dafür habe ich schon mehr gesehen als in meinen bisherigen 22 Jahren zusammen. Das Wetter ist allerdings nicht in Jubiläumstimmung: dicke graue Wolken hängen tief über der See, die finster, grau und bedrohlich wirkt. Es scheint ein Unwetter im Anzug zu sein.

11./13. Oktober 1964, auf See

Sturm! Die Matrosen werden um ihren freien Sonntag geprellt, denn sie haben jetzt alle Hände voll zu tun mit Laschen und Sichern der Ladung. Das Meer ist giftig grün geworden, und zischende Wellenkämme rasen um uns her. Die MS Basilea rollt und stampft und kämpft gegen die Wellenberge an. In der Küche laschen wir alles, was runterfallen könnte. Im Laufe des Tages nimmt der Wind noch zu, und in der Nacht kommt die Meldung rein, dass auf der Höhe von Hong Kong ein Taifun im Entstehen sei. Aber genau in diese Richtung sind wir unterwegs. Der Kapitän lässt die Maschinen stilllegen, und wir dümpeln ein paar Stunden antriebslos in den Wellen. Dann aber kommt über Funk die Meldung, dass der Taifun seine Richtung geändert hat: Er steuert jetzt auf uns zu! Wir müssen reagieren und vor dem Taifun flüchten. Die Maschinen werden auf volle Kraft voraus gestellt, und wir nehmen wieder nördlichen Kurs an, – nur weg aus der Gefahrenzone! Das klingt allerdings einfacher als es ist, denn inzwischen sind die Wellen so hoch und der Seegang so schwer, dass wir kaum noch vom Fleck kommen. Der Wind fegt mit 120 km/h über uns hinweg, und der Taifun kommt immer näher...



...Messboy und Bäcker, alle gross im Schuss



Diese Bilder zeigen nicht den «richtigen» Sturm während des Taifuns. Sie stammen vom Tag danach, als sich die See nach und nach beruhigt hatte. Dass ich im Sturm nicht fotografiert habe, liegt ganz einfach daran, dass es mir nicht ums Fotografieren war... man ist in einer solchen Situation mehr mit sich selbst beschäftigt. Zudem wäre es zu gefährlich gewesen, an Deck solche Aufnahmen zu machen (rede ich mir jetzt ein..., das ist aber höchstens eine billige Ausrede).



Es wird ziemlich ungemütlich an Bord, der Kahn ächzt und stöhnt und biegt sich zwischen den Wellenberg und Wellentälern. Das Getöse des Windes und des Meeres sind ohrenbetäubend. Die Nervosität der Mannschaft steigt merklich, und Hektik kommt auf. Es wird der Befehl erteilt, dass alle Fenster mit Brettern verrammelt werden müssen, alle Türen gesichert. Wer jetzt noch auf Deck ist, muss höllisch aufpassen, dass er nicht über Bord geschleudert wird. Die Basilea, immerhin ein stolzer 10'000-Tonnen-Frachter, wird wie ein Ruderboot rumgeschleudert, und was im Innern nicht gelascht ist, geht in Trümmer. Stühle werden an die Wand geworfen, im Salon steht nichts mehr. In der Pantry krachts, in der Küche fliegen die Pfannen, und die «gesichert» geglaubten Teller gehen in Scherben, die Vorratskammer ist ein Chaos. Nicht auszudenken, wie es im Laderaum aussieht! Das werden wir erst später sehen.

Der Taifun nähert sich noch immer: mit einer Geschwindigkeit von 18 Knoten steuert er auf uns zu, das ist deutlich schneller, als die MS Basilea je dampfen könnte. Aber sie dampft gar nicht mehr, denn die Diesel mussten abgestellt werden, um die Schraube nicht zu verlieren. Die Wellen erreichen jetzt 12 bis 15 Meter Höhe, und wenn das Schiff von einem Wellental auf den Wellenkamm gehoben wird, dreht die Schraube leer – und die Kardanwelle könnte brechen. Also sind wir nun antriebslos den Kräften des Sturmes ausgeliefert, ein beängstigendes Gefühl.

Apropos Angst: Da ich ja noch nie einen solchen Sturm erlebt habe, finde ich das Ganze anfanglich eher spannend. Dann sehe ich aber immer mehr die verängstigten Gesichter der erfahrenen Seeleute, und jetzt wird es auch mir etwas mulmig. Seekrank bin ich zwar nicht, vielleicht ist es das Adrenalin, das pumpt und dies verhindert, aber wohl ist mir nicht mehr in meiner Haut. Und dennoch: Es ist ein unglaublich tolles Gefühl zu erleben, wie dieses grosse Schiff zum Spielball der Wellen wird. Wenn man unten im Wellental ist, türmt sich links und rechts eine ungeheure Wasserwand auf, die weit über das Schiff hinausragt. Dann wird der Kahn wie im Lift von verheerenden Kräften nach oben gezogen, und auf dem Wellenkamm angekommen überblickt man das tobende Meer wieder bis zum Horizont. Für ein paar Sekunden. Dann geht es wieder runter mit einem Geratter, das sich mit Worten nicht beschreiben lässt. Und wieder hoch, dann ist die Wasserwand wieder da. So geht das zwei Tage und zwei Nächte lang.

Die zweite Nacht. An Schlaf ist nicht zu denken. Man hält sich krampfhaft fest und kann froh sein, wenn man nicht von der Pritsche fällt. Am schlimmsten ist es um vier Uhr morgens, der Taifun hat sich uns weiter genähert. Manchmal geht ein Beben durch den Schiffsrumpf, dass man glaubt, er sei jetzt auseinandergebrochen. Aber das trifft nicht ein. Die MS Basilea ist ein braves und sehr stabiles Schiff, sie übersteht alle Attacken. Im Laufe des Vormittags dann eine von allen mit Erleichterung aufgenommene Funkmeldung: Der Taifun hat seine Richtung erneut gewechselt und rast nun nicht mehr auf uns zu! In einer Entfernung von 70 Meilen zieht er an uns vorbei und erspart uns also sein zerstörerisches Zentrum.

Gegen Abend des 13. Oktobers lässt die Wucht der Wellen langsam nach, und wir können die Diesel wieder anwerfen und langsam Fahrt aufnehmen. Es bessert zusehends, je weiter sich das Zentrum des Taifuns entfernt. In der Nacht laufen die Maschinen wieder mit voller Kraft. Uff! Wir sind alle erleichtert: Nochmal mit einem blauen Auge davongekommen und richtig Schwein gehabt.

PS: Einen Monat später, am 12. November, erfahren wir am Radio, dass in jener Nacht ein panamesischer 10'000-Tonnen-Frachter (also ein Schiff in unserer Grösse) in «unserem» Taifun abgessogen ist. Ohne Lebenszeichen, ohne Überlebenden.

14. Oktober 1964, auf See

Wir machen gute Fahrt und schaffen pro Tag rund 500 km in südlicher Richtung. Das merkt man gut an den Temperaturen. Es ist jetzt heiss und feucht geworden, und die Kleider weden wegen der hohen Luftfeuchtigkeit – fast 100% – kaum noch trocken. Das Atmen wird zur Qual. Gegen Abend erreichen wir die grosse Bucht zwischen Hong Kong und Kanton. Hier liegen wir vor Anker und warten, bis man uns reinholt.

15. Oktober, Whampoa

Whampoa liegt nördlich von Hong Kong und gehört zu China. Noch am Vormittag bringt uns ein Küstenboot den Lotsen an Bord, der uns den Fluss hinauf nach Whampoa führen wird. Die Fahrt dauert mehr als sechs Stunden und ist recht abwechslungsreich. Der mächtige Fluss ist dreckig gelb, links und rechts steigen hohe, kahle Felsen auf, dazwischen liegen auch weite Reisfelder. Häuser sind selten, aber auf dem Wasser wimmelt es von Dschunken, Wohnbooten und Fischkähnen. Fotografieren ist in diesen chinesischen Gewässern wieder verboten.



16. Oktober 1964, Whampoa

Ohne einen Grund zu nennen, eröffnen uns die Chinesen, dass wir nicht in den Hafen einlaufen dürfen. Vielleicht am 20. Oktober, heisst es. «Papa», wie wir unseren Kapitän nennen, flucht, aber das bringt ihn und die Basilea auch nicht weiter. Wir ankern irgendwo im Niemandsland bzw. auf dem Fluss.

18. Oktober 1964, Whampoa

Im Gegensatz zum Leben an Land ist der Sonntag für mich der schlimmste Tag der Woche. Alle haben frei – ausser dem Stewardpersonal, zu dem auch die Messboys gehören, und vergnügen sich die Zeit mit Kartenspiel, Schiessen, Pfeilwerfen und Knobeln. Für mich hingegen bedeutet der Sonntag doppelte Arbeit, weil die ganze Messe zusammen isst. Da komme ich nicht mal in Ruhe zum Essen, ständig gibt es irgendwelche Sonderwünsche zu erfüllen.

20. Oktober 1964, Whampoa

Eine langweilige Warterei! Zudem zehren die sechs Wochen China an den Nerven. Dieses «sich-ständig-beobachtet-und-kontrolliert-zu-werden», wie ich das hasse! Und wie ich mich freue, da endlich wieder rauszukommen, in die freie Welt. Lange kann es nicht mehr dauern. Wir ankern noch immer auf dem Fluss. Die Stadt muss ein gutes Stück aufwärts liegen. Ist mir allerdings egal, die diese Hafenstädte kenne ich jetzt, wo es nichts zu sehen gibt ausser einem Seemannshaus und dem «Friendship»-Store. Chinesisches Geld (Yuan) habe ich eh keines mehr, um Souvenirs zu kaufen.



Immerhin sind die Tage herrlich warm (naja, eher heiss), und wenn ich Freizeit habe, liege ich auf dem Achterdeck und lese. Die Nächte verbringe ich draussen auf Deck, wie immer bei meinem Kartoffelbunker. Aber hier gibt es jetzt nervtötende Moskitos, die mich nicht schlafen lassen. Eigentlich wäre es deshalb besser, in der Kojе zu übernachten, aber dort ist es so stickig, dass es nicht zum Aushalten ist.

21. Oktober 1964, Whampoa

Nun steht fest, dass wir überhaupt nicht in den Hafen einlaufen können! Die Ladung Eisenerz-Briketts wird mit kleinen Frachtkähnen den Fluss abwärts zu uns transportiert und von diesen an Bord gehievt. Diese Transportschiffe sind eigentliche Wohn-Dschunken, auf denen ganze Familien leben. Sechs Dschunken liegen um uns rum, und die ganze Ladung muss von Hand reingeschaufelt werden.



22. Oktober 1964, Whampoa

Nun verschlechtert sich auch noch das Wetter, und der starke Regen legt die Ladearbeiten lahm. So liegen wir nun zusammen mit unseren sechs Dschunken untätig inmitten des Flusses. Die Luken müssen wieder geschlossen werden, die Ladebäume werden hochgezogen. Nichts läuft mehr, und die doofe Warterei geht weiter.



24. Oktober 1964, Whampoa

Endlich hört der Regen auf, und die Ladearbeiter und Stauer kommen auf ihren Wohnbooten wieder zum Vorschein. Neben dem Eisenerz gibt es übrigens auch noch eine Ladung von Fässern mit Bienenhonig, Zinnbriketts und Sprengstoff, bestimmt für Antwerpen, Rotterdam und Hamburg. Auf unserem Dampfer ist eine neue «Seuche» ausgebrochen: Bier scheint nicht mehr in zu sein, es wird jetzt harassweise Wein getrunken: Fendant! Das Gute daran ist, dass die bisher eher miese Stimmung gewaltig aufgebeßert wird. Aber dafür ist die halbe Crew blau.

26. Oktober 1964, auf See

Die lang ersehnte Stunde ist gekommen: Wir dürfen China verlassen! Seit Dairen war es wirklich nur noch eine trostlose Warterei (wenn man mal vom Taifun absieht...). Die Crew ist in Hochstimmung, denn jetzt wartet Bangkok! Das haben sich alle gewünscht.



31. Oktober 1964, Bangkok

Kaum sind wir an unserem Ankerplatz – mitten im Bangkok River – wird die MS Basilea wieder von Dutzenden von Mädchen gestürmt. Das kenne ich ja inzwischen... Wie es heisst, werden wir diesmal nicht nur eine Nacht bleiben, sondern 4-5 Tage. Damit ergibt sich die erhoffte Gelegenheit, endlich etwas von der Stadt zu sehen, nicht nur das Nachtleben.

1. November 1964, Bangkok

Diesmal schaffe ich es weiter als zur «Moskitobar». Ich bin mit Bäcker Charly unterwegs; unser erstes Ziel sind natürlich die Tempel. Zuerst lassen wir uns mit einem Speedy-Boot an Land setzen, dann geht's mit einem offenen, dreirädrigen Vespatäxi weiter. Den Fahrer «mieten» wir



Bangkok



Messboy Fritz
mitten im Gold



gleich für den ganzen Tag, dann haben wir keine Transportprobleme. Die Stadt liegt noch ein ziemliches Stück vom Hafen entfernt, wir benötigen fast eine Stunde für die Fahrt. Hier herrscht schon ein anderes Leben als in China! Ein emsiges Treiben auf den Strassen, in den Läden und Restaurants, dazu ein ungeheures Verkehrschaos. Und dann endlich nicht mehr das Gefühl, überall beobachtet und kontrolliert zu werden, wieder fotografieren zu dürfen was man will... wir geniessen es!

Inmitten dieser Tempel und Buddhafiguren zu stehen, das ist wie ein Märchen. Da gibt es Tempel, die bis zur Spitze rauf mit farbigen Mosaiksteinchen besetzt sind, oder solche aus purem Gold (oder auch nicht), dann eindruckliche Paläste, die in der Sonne glänzen, dass es einen blendet. Und der Königspalast. Unbeschreiblich. Nicht mal Fotos können dem gerecht werden, ich mache natürlich trotzdem meine Bilder. Wir streifen überall umher und können kaum fassen, was wir sehen.

2. November 1964, Bangkok

Von den Tempeln noch schwer beeindruckt, gehen wir heute weiteren Sehenswürdigkeiten nach. Zu den berühmtesten gehört der «Sleeping Buddha», ein etwa 50 Meter langer gewaltiger Koloss, voll mit Gold belegt. Der Buddha «liegt» tatsächlich, und zwar in einem Tempel, den er total ausfüllt, mächtig und faszinierend. Wir kommen ins Gespräch mit einigen jungen Buddhisten in ihren orangefarbenen Gewändern. Sie zeigen uns ihre Arbeitszimmer und erklären uns ein paar ihrer Bräuche. Entgegen meiner Vorstellung handelt es sich bei diesen Leuten nicht um Mönche, sondern es sind «nur» Studenten, die ihrem Brauch entsprechend drei Monate lang hier wohnen, das orange Gewand und kahle Köpfe tragen müssen. Sie können es aber trotzdem nicht lassen und versuchen sich als «Übermenschliche», indem sie uns die Zukunft lesen: Charly bekommt eine gute Frau und meine Intelligenz ist «excellent». Was das mit meiner Zukunft zu tun hat, weiss wahrscheinlich nur Buddha. Anschliessend bummeln wir durch die Stadt und geniessen eine spannende Bootsfahrt auf dem Chao Phraya, vorbei an den typischen Hütten entlang des Flusses.

3. November 1964, Bangkok

An Bord gibt es schlechte Nachrichten: Aus den 4-5 Tagen Aufenthalt in Bangkok wird nichts. Wir laufen heute schon wieder aus! Schade. Aber was wir in zwei Tagen gesehen haben, war auch nicht schlecht. Um 13.00 Uhr beginnt die Fahrt flussabwärts in Richtung offenes Meer – und sie wird zur Party! Die Tage in Bangkok haben die Moral der Crew auf 100 gebracht, die Stimmung ist grossartig. Nun wird das Klavier des Chiefstewards auf Deck geschleppt, das Schlagzeug installiert, und die «Basilea-Band» legt los. Der Bootsmann legt eine Twist-Nummer hin, ein Maschinist führt einen Russentanz auf, und so weiter. Grossartige Stimmung. Das Fest dauert noch bis in alle Nacht, als wir schon längst wieder auf offener See sind. Ade Bangkok, du Stadt der Träume.

4. November 1964, auf See

So müde und kaputt war ich schon lange nicht mehr – die «Auswirkungen» der letzten paar Tage haben ihre Spuren hinterlassen. Und Arbeit habe ich mehr als genug, überall ist es dreckig, und kein Ding steht mehr am richtigen Ort. Im übrigen hat die Besatzung um drei Köpfe zugenommen: eine neue Katze, ein Gockel und ein Huhn sind dazugekommen. Unserem Globi passt das allerdings nicht, er wäre lieber allein, um als einziger verwöhnt zu werden.

5. November 1964, Singapore

Ein Freudentag für alle: es gibt Post. Aber einen Landgang wird es auch diesmal nicht geben, unser kurzer Stopp hier dient nur dem Bunkern. 300 Tonnen Wasser, Treibstoff, Lebensmittel und ein paar kleinere Frachtstücke. Dazu Gepäck der Besatzung der «MS Etha Rickmers». Das Schiff wurde hier an Chinesen verkauft, die Mannschaft wird nach Hause geflogen, und wir übernehmen die schweren Koffern mit all den Souvenirs...

7.-13. November 1964, Indischer Ozean

Wie gehabt, kämpft die MS Basilea auf der langen Rückfahrt auch diesmal gegen eine beträchtliche Dünung an, aber diesmal kommt diese von vorne, was ein extremes Stampfen des Kahns verursacht (bei der Hinfahrt war's ein widerliches Rollen) und erst noch etwa 2-3 Knoten Geschwindigkeit kostet. Etwa auf der Höhe von Ceylon nimmt die Stärke der Dünung noch zu, von Sturm kann man aber nicht sprechen, die See erscheint ziemlich glatt. Ich bin zwar noch immer kein Fan dieser Schaukelei, aber so schlecht wie bei der Hinreise fühle ich mich nicht mehr. Immerhin habe ich ja den Sturm meines Lebens hinter mir – den Taifun im chinesischen Meer – und mit dieser Erfahrung im Rücken empfinde ich die Bewegungen des Schiffes bereits als normal, manchmal sogar angenehm.



Matrose beim Deckstreichen



Bäcker Charly in der Küche



Walter Ziswiler, Chief Steward



Messboy Fritz mit Bäcker Charly



Port Sudan



Vorne «Chefmessboy» Ernst Wittmer, rechts Messboy Heiri Wittenwiler

14. November 1964, Indischer Ozean

Die Stimmung an Bord ist trotz der langweiligen Überfahrt gut. Alle gehen ihren gewohnten Arbeiten nach. Die Decksmannschaft ist wie immer mit Rostklopfen und Anstreichen beschäftigt, und bei mir hat sich auch nicht viel verändert. Putzen, abwaschen, Kartoffeln schälen...

Ein Riesen-Bordfest ist in Vorbereitung. Es nimmt das ganze Stewardpersonal in Anspruch. In der Küche basteln wir belegte Brötchen, der Bäcker fixt Torten und Kuchen, die anderen dekorieren die gesamte Backbordseite des Bootsdecks. Und der Name der Festhütte lässt tief blicken: «Schenke zum alten Horn»... Neben der Basilea-Band gibt's eine Tombola (klar, dass ich nur Nieten ziehe), einen Schiessstand, Ballwerfen – und jede Menge Gratisbier. Das Fest ist vom Kapitän gespendet, er bedankt sich damit für den Extraaufwand, den die Mannschaft bei der Überführung der Büffel von Bangkok nach Hong Kong geleistet hat. Ausser den bedienenden Stewards und Messboys gibt es nach Mitternacht nicht mehr viele, die nüchtern sind. Abgesehen natürlich vom Steuermann, der dafür sorgt, dass die MS Basilea trotz Festlaune ihren sicheren Kurs fährt.

15. November 1964, Indischer Ozean

Die Folgen des gestrigen Bordfestes sind verheerend. Überall liegt Gekotztes (Arbeit für den Messboy!), hunderte von leeren Bierflaschen torkeln im Rhythmus des schaukelnden Schiffes auf dem Deck rum, überall liegen voll besoffene Matrosen, die nicht mehr wissen, wo und wer sie sind. Aber sie denken nicht daran, aufzugeben, denn schliesslich ist heute Sonntag und sie haben nichts zu tun... ausser saufen.

16. November 1964, Indischer Ozean

Die meisten der Matrosen sind wieder nüchtern, aber einige noch nicht arbeitsfähig. Sie dürfen sich nochmals einen freien Tag zur Erholung nehmen. Der Nachbrand wird jetzt aber mit Sinalco gelöscht. Und die Messboys haben den ganzen Dreck aufgeräumt, langsam sieht der Kahn wieder passabel aus. Inzwischen erreichen wir den Golf von Aden am Horn von Afrika. Hier herrscht wieder eine beträchtliche Hitze. Das Meer ist tiefblau und ruhig. Eine rund 7000 km lange Strecke auf See liegt bald hinter uns.

18. November 1964, Djibouti

Im Hafen von Djibouti liegen nur wenige Schiffe. Das hängt damit zusammen, dass hier kaum Ladung aufgenommen oder gelöscht wird, die meisten kommen nur zum Bunkern. Die Stadt habe ich auf der Hinfahrt bei Nacht gesehen, diesmal gehe ich mit dem Zweiten Steward, Edi Ackermann, auf einen Bummel bei Tageslicht. Viel gibts allerdings nicht zu sehen. Wahrscheinlich bin ich auch schon etwas verwöhnt mit tollen Städten wie Hong Kong oder Bangkok...

22. November 1964, Port Sudan

Kurz nach Mitternacht laufen wir ins Hafenbecken ein, und nach Sonnenaufgang holt man uns an die Pier. Dieser Hafen ist ein Paradies für unsere Fischer, die denn auch – kaum angelegt – ihre Angeln auswerfen. Unglaublich, was die alles rausholen. Wunderschöne Fische, wie ich sie noch nie gesehen habe, nicht mal im Zoo! Am Vormittag erhalten wir dann die Gelegenheit zur Besichtigung von Korallen. Ein Glasbodenboot holt uns ab, und wir erleben ein riesiges und eindruckliches «Aquarium» mit tausenderlei farbigen Fischen. Anschliessend bleibt noch etwas Zeit für einen Stadtbummel und für einen Besuch auf einem russischen Frachter.



24. November 1964, Rotes Meer

Von einem Tag auf den anderen sinkt die Temperatur gewaltig. Schluss mit sonnenbaden auf Deck, alle ziehen sich einen Pulli über oder sitzen in der warmen Messe.

25. November 1964, Suezkanal

Diesmal werden wir den Kanal mit dem Morgen-Konvoi passieren können. Eine gute Gelegenheit, sich alles nochmals anzuschauen, – wenn's denn nicht so bitter kalt wäre auf Deck. Kurz vor Mitternacht laufen wir in Port Said ein. Wir haben nur 90 Tonnen zu löschen, und ein paar Stunden später sind wir schon wieder unterwegs.

27. November 1964, Alexandria

Noch nicht im Hafen, aber nahe dran, vor Anker. Die Crew hofft natürlich, dass es einen etwas längeren Aufenthalt geben wird. Die Chancen stehen gut, denn wir haben 2800 Tonnen Eisen-erzbriketts, die gelöscht werden müssen.



Matrosen beim Anstrich



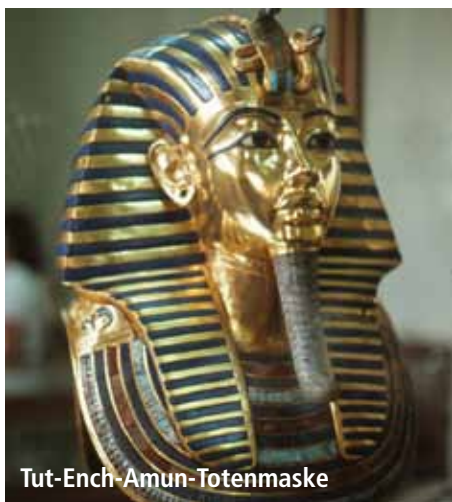
Ausflug nach Kairo zur Sphynx



Kairo



Im Museum



Tut-Ench-Amun-Totenmaske

29. November 1964, Alexandria

Hier im Mittelmeer ist es wieder angenehm warm. Wir liegen immer noch vor Anker und warten auf die Erlaubnis, in den Hafen einzulaufen. Heute ist Sonntag, und deshalb habe ich auch weniger Gäste zu betreuen als sonst. Nur die ägyptischen Wachtleute und Polizisten essen in meiner Messe. Das Gerücht geht um, dass wir von Alexandria aus einen Ausflug nach Kairo und zu den Pyramiden machen können, hoffentlich stimmt das. Alle freuen sich darauf.

Weil's keine Stauerarbeit gibt, haben die Matrosen begonnen, die Aussenbordwand und die Aufbauten zu streichen. Die MS Basilea wird schon bald wieder wie neu aussehen.

3. Dezember 1964, Alexandria

Endlich dürfen wir in den Hafen einlaufen. Um 08.00 sind wir fest. Wir liegen an einem furchtbar schmutzigen Pier, zentimeterdick liegt der Dreck. Die gelöschte Ware wird mit Esel- und Pferdekarren wegtransportiert. Weit und breit keine Lastwagen oder dergleichen. Dafür zu Hunderten schnatternde Ladearbeiter, schreiende Orangenverkäufer und herumschleichende illegale Geldwechsler vom Schwarzen Markt.

In Alexandria ist der grösste Teil der ägyptischen Marine stationiert. Den ganzen lieben langen Tag kreuzen Kriegsschiffe im Hafen umher und vernebeln die ganze Gegend. Dazu rasende kleine Schnellboote und dröhnende U-Boote. Sieht wie echt aus. Jedenfalls halten sich alle Ägypter für Kriegshelden – und wehe, wenn man sie an ihre kläglichen Taten gegen die Israeli erinnert...

Der Bootsmann hat sich am Bein verletzt und muss ins Spital. Wir (der Koch und ich) besuchen ihn am Nachmittag. Das heisst, wir wollen ihn besuchen und ihm ein paar Bücher bringen. Aber wir kommen damit nicht durch den Zoll. Während zwei Stunden versuchen wir dem Beamten klar zu machen, dass keine erotischen Bücher darunter sind, alle deutsch geschrieben und keine über Adolf Hitler (!) dabei sind, und dass es sich nur um Romane handelt. Zum Schluss müssen wir alles wieder zum Schiff zurückbringen, weil «der Zensor heute frei hat und erst am Samstag wieder kommt». Und nur der Zensor kann das alles überprüfen... was soll man dazu noch sagen! Auf dem Nachhauseweg bekommen wir noch Krach mit dem Kutschenführer, der uns für den selben Weg, bloss zurück, den dreifachen Preis verlangt. Typisch, hier versucht jeder jeden über den Tisch zu ziehen.

In der Stadt herrscht ein fürchterliches Verkehrschaos, weil alle Leute auf der Strasse statt auf dem Trottoir gehen. Und die Autos versuchen, sich mit Hupen einen Weg zwischen Pferdekutschen und Eselskarren zu bahnen, aber das ist chancenlos. Die Frauen und Mädchen scheinen die Tendenz zu haben, wie «Küchlein aufzugehen». Doch es gibt auch ein paar hübsche darunter, mit tiefschwarzem Haar.

4. Dezember 1964, Alexandria/Kairo

Ich bekomme frei und darf mit an den Ausflug! Um sechs Uhr früh erwartet uns ein Car. Wir sind 19 Personen, alle voller Tatendrang, und jeder mit einer Kamera bewaffnet. Die Strecke nach Kairo auf teils sehr holprigen Strassen ist 240 Kilometer lang. Kein Berg und kein Hügel weit und breit, nur flache Wüste, hie und da mal ein kleines Dorf mit primitiven Behausungen, auch einigen Beduinenlagern begegnen wir, zahllosen Kamelen, rumhockenden Männern, die den Frauen bei der Arbeit zuschauen, Ochsen, die bei den Ziehbrunnen ihre Kreise ziehen, und eine Unmenge von Kleinkindern.

Um halbzehn erblicken wir bereits die ersten Häuser von Kairo und den Nil. Erstes Ziel ist das Museum, wo tausende von stummen Zeugen aus der Zeit der alten Ägypter aufbewahrt sind. Unglaublich, wie viele Stücke praktisch unversehrt geblieben sind, dabei sind sie bis 4000 Jahre alt. Um die vielen Namen sämtlicher Pharaonen zu kennen, muss man in der Geschichte des alten Ägyptens schon besser bewandert sein als ich es bin. Trotzdem finde ich alles hoch interessant – man sieht hier Dinge, die es sonst nirgends auf der Welt gibt, wie zum Beispiel die Totenmaske des Tut-Ench-Amun. Ich nehme mir vor, mich zuhause damit zu beschäftigen!

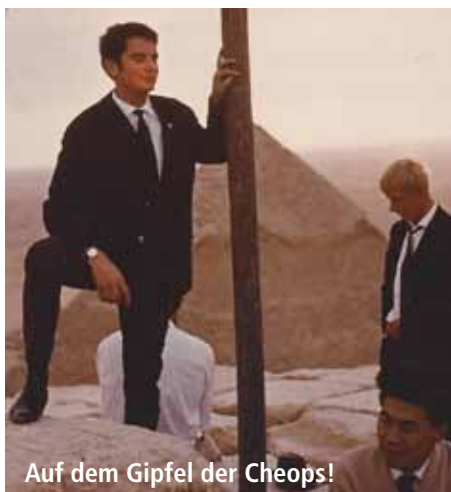
Nach dem Museum geht's in die Altstadt zum Bazaar. Hier könnte man tonnenweise Geld ausgeben und herrliche Souvenirs kaufen. Aber ich erhebe nur einen schönen Kupferteller mit ägyptischen Sujets drauf. Weiter geht's zu einer Moschee, dann zu einem Tempel, und schliesslich zum Essen. Wir sind uns einig: Schafffleisch ist nicht unsere Sache. Das Essen ist uns aber auch nicht so wichtig, wir wollen jetzt endlich zu den Pyramiden! Sie befinden sich nicht weit ausserhalb der Stadt, auf der anderen Seite des Nils. Schon von weitem sieht man diese gewaltigen steinernen Zeugen einer alten Kultur, gleich drei nebeneinander.



Mit Kamel und Krawatte



Besteigung der Cheops-Pyramide



Auf dem Gipfel der Cheops!

Nach Ankunft erleben wir eine Überraschung: für jeden Mann steht ein Kamel bereit. Mit diesen machen wir einen Rundgang zwischen den Pyramiden, ein Riesengaudi! Es erinnert mich an die Kolonne der Rikschas, die wir in China gebildet haben. Bei der einen der drei Pyramiden steht die berühmte Sphinx. Dort verlassen wir die Kamele, besichtigen einen unterirdischen Tempel und fahren zurück zu grossen Pyramide, jene des Königs Cheops, 2900 Jahre vor Christus erbaut! Als Höhepunkt steht die Besteigung dieses 140 Meter hohen Bauwerkes an. Die Quader, die von weitem fast zierlich aussehen, entpuppen sich als mannshohe Monstersteine (übrigens sagt man uns, dass es über 2 Millionen Quader sind!), und ein Besteigen der Blöcke ist gar nicht so einfach. Einigen geht die Puste schon auf halber Höhe aus, ein kleiner Rest kämpft sich nach oben. Natürlich gehöre ich dazu, sowas würde ich mir nie entgehen lassen! An der Spitze wartet eine überwältigende Aussicht zu den zwei anderen Pyramiden, die Wüste und den Nil. Man sieht bis in die Stadt rein.

Beim Abstieg merken wir dann, dass der Aufstieg dagegen ein Kinderspiel war. Die Steilheit der Pyramide kommt erst jetzt so richtig zum Ausdruck, der Winkel von 60 Grad wirkt von oben, als ob es senkrecht runter ginge. Und nun wirken die Quader noch höher, es braucht bei jedem Sprung runter einiges an Mut, ein Fehltritt, und man fiel im freien Fall, zumal auf den Absätzen auch noch jede Menge rutschiger Sand liegt. Hoch gefährlich. Aber runter müssen wir ja! Und alle schaffen es unversehrt. Unten angelangt, gehts gleich wieder hoch, aber diesmal im Innern der Pyramide. Ein ganz enger Gang, der nur 1.40 m hoch (und höllisch unbequem) ist, führt nach oben in einen Saal, in welchem einst der König begraben gewesen sein soll. Wir sehen aber nur einen steinernen offenen Sarg, sieht aus wie ein alter Brunnentrog. Die Heimfahrt im Bus geht wieder durch die Wüste, da es aber bereits dunkel ist, erkennt man nicht mehr viel. Wir sind totmüde, und die meisten pennen im Car. Eine echte Strapaze, so eine Pyramidenbesteigung, hätte ich nie gedacht!

5. Dezember 1964, Alexandria

Die Löscharbeiten gehen wesentlich schneller als vorgesehen voran, und es sieht so aus, als ob wir bereits morgen auslaufen würden. Schade, das warme Klima hier hätte mir gut gefallen.

6. Dezember 1964, Alexandria

Letzter Tag in Ägypten. Dass ich die «Gäste» in meiner Messe, die ägyptischen Wachtleute und Polizisten, nicht mehr sehen muss, tut mir nicht weh. Dieses harsche und unhöfliche Rumkommandiertwerden habe ich gründlich satt. Es sind eigentlich nur kleine Beamte, aber sie tun so, als wären sie die Grössten und könnten über alles bestimmen. Und von den lästigen Händlern an Bord habe ich auch die Nase voll. Eigentlich gäbe es heute nochmals einen Ausflug, nach El Alamein, aber da darf ich nicht mit, heute hat Ernst, der andere Messboy, frei bekommen. Abends um halbneun lassen wir Alexandria hinter uns, jetzt geht's zügig zurück nach Europa.

8. Dezember 1964, auf See

Für mich ist die «grosse Reise» so gut wie beendet, da es jetzt nicht mehr viel Neues zu sehen geben wird. Auf meine Moral wirkt das nicht förderlich, die Arbeit an Bord und der ganze Betrieb hängen mir zum Hals heraus. Das gibt noch lange drei Wochen bis zur Abmusterung! Dass ich nicht mehr weiter zur See fahren will, habe ich schon seit geraumer Zeit entschieden. Ich sehe jetzt klar: Meine berufliche Karriere liegt nicht auf dem Wasser. Und sechs Monate reichen völlig, um das Leben an Bord eines Frachters kennen zu lernen – ein «richtiger» Seemann wäre wohl eh nie aus mir geworden. Dafür ist mir das Schiffsleben zu rauh.

12. Dezember 1964, auf See

Abends um sieben passieren wir die Meerenge von Gibraltar. Auf Backbord liegt Afrika, auf Steuerbord Europa. Dort erkennt man das schneebedeckte Sierra-Nevada-Gebirge. Schon bald sind wir wieder draussen auf dem Atlantik, und da müssen wir auch wieder mit schwerer See rechnen, die Winterstürme hier sind ja berühmte.

14. Dezember 1964, im Atlantik

Der Sturm lässt nicht lange auf sich warten. Wir wurden gewarnt und konnten die Ladung gerade noch rechtzeitig laschen und sichern. Dann sind wir mitten drin. Stürme sind nach wie vor nicht mein Ding, und da hilft auch meine nun sechsmonatige Meer-Erfahrung nicht viel, – die Seekrankheit lässt mich leiden, und meine Arbeitsmoral sinkt gegen null. Ich glaube, dass ich nie wirklich seefest werde. Der Bootsmann tröstet mich. Er erzählt, dass er volle fünf Jahre lang bei jedem Sturm gekotzt hat, und dem Zimmermann wird es auch heute noch schlecht. Ich kann die zwei nur bewundern, dass sie nicht aufgeben! Ich wähle den einfachen Weg und werde künftig mein Leben an Land führen. Der tobende Golf von Biscaya erweist sich dann aber als nicht ganz so dramatisch – zumindest verglichen mit unserem Taifun in den chinesischen Gewässern. Wir



kommen problemlos durch, und im englischen Kanal wartet eine angenehm ruhige See auf uns, wie befreiend, es ist «wie Sonntag».

Heute ist uns doch tatsächlich das Bier ausgegangen! Dabei hat mir jemand vor der Reise gesagt, auf der MS Basilea würde «nicht so viel» getrunken. Effektiv aber haben wir 19'200 Flaschen verputzt. Wieviel Flaschen werden es wohl auf Schiffen sein, wo «viel» getrunken wird?

17. Dezember 1964, Antwerpen

Ich bin wieder am Ausgangsort meiner grossen Reise! Freundlich werden wir zwar nicht empfangen, es ist kalt und nass hier. Nun habe ich nur noch ein Ziel: Abmustern, so bald als möglich. Wenn ich die Augen schliesse, sehe ich nur noch einen Berg dreckiger Pfannen... ich hab sowas genug von dieser Arbeit! Nur, wann und wo lässt man mich von Bord gehen? Wie es heisst, soll die Reise noch nach Oslo rauf gehen... ich bin sauer.



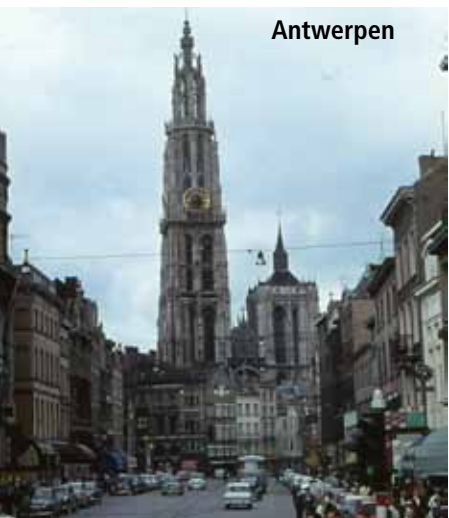
21. Dezember 1964, Rotterdam

Mit dem Chef der Reederei, Herrn Meili, habe ich nun vereinbart, dass ich am 23. Dezember in Rotterdam abmustern kann. Zwar entgehen mir dadurch gewisse Zulagen, die ich nach vollen sechs Monaten bekommen hätte, aber das macht gerade mal 200 Franken aus, das kann ich verkraften. Dafür darf ich Weihnachten schon zuhause verbringen. Ich schicke meinen Eltern ein Telegramm: «Ankomme Donnerstag, Gruss Fritz». Noch zwei Tage.

Eine interessante Feststellung mache ich noch zum Schluss: In den letzten Tagen waren alle an Bord ungewöhnlich höflich mit mir, auch solche, die mir das Leben manchmal sehr schwer gemacht haben. Könnte es damit zusammenhängen, dass sie sich nun vorstellen, dem Messboy mal an Land zu begegnen, wo er nicht mehr der «Untertan» ist?

23. Dezember 1964, Rotterdam

Es ist vollbracht! Zwar ist der Abmusterungstag ein Arbeitstag (so steht es im Vertrag mit der Reederei), aber wenn schon, auf die paar Stunden kommt es jetzt auch nicht mehr an. Auch mein bester Kumpel an Bord, Beck Charly, wird gleichzeitig mit mir abmustern. Wir packen beide mit Freude unsere Riesenkoffer, die wir in Bangkok für den Transport unserer Souvenirs gekauft haben. Sie sind so schwer, dass wir sie der Bahn übergeben, als Frachtgut. Und dergestalt erleichtert, nur noch mit unseren Seesäcken über der Schulter, verlassen wir die MS Basilea. Jeder in seine eigene neue Zukunft an Land...



Antwerpen

Kapitän Vinzenz Grisar
am Fuss der Cheops-Pyramide



Die Besatzung der MS Basilea, China-Trip 1964

Brücke

Kapitän Vinzenz Grisar
Chieffmate Robert von Arx
2. Offizier Arthur Walser
3. Offizier Helge Carstens
Funker Bruno Maier

Deck

Bootsmann Bruno Schuchter
Zimmermann Bruno Weber
Matrose Heinz Zülle
Matrose Rudolf Bruni
Matrose Toni Schenk
Matrose Pit Stalder
Matrose Jürg Meier
Matrose Albin Vögtlin
Matrose Hans Schmid
Matrose Heinz Graf
Matrose Hans Jeanneret
Deckhand Armin Vogt
Deckhand Jürg Seiler

Maschine

Chief Engineer Ron Smits
2. Engineer Fritz Mönch
3. Engineer Fredy Schiegg
4. Engineer Jean Werder
Assi Peter Rüeger
Assi Peter Rüeger
Assi Hans Leuenberger
Assi Robert Fiechter
Motormann Roland Ryser
Motormann Otto Sauter
Motormann Siegfried Müller
Elektriker Erwin Kunz

Stewards

Chief Walter Ziswiler
2. Steward Edi Ackermann
3. Steward Kurt Stamm
Koch Hans Dörflinger
Bäcker Charly Schmid
Messboy Ernst Widmer
Messboy Heiri Wittenwiler
Messboy Fritz Kleisli



...und Globi,
unsere Schiffskatze