

...die Nacht vor Halifax...

von ex Funkoffizier Günter Klepke

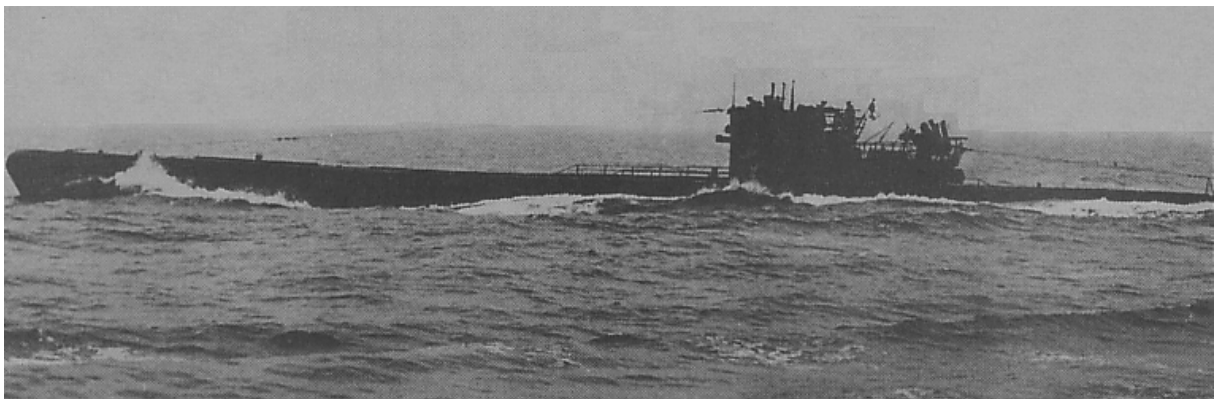
Vier Reisen pro Jahr und jede nur zwei Monate lang. Deutsche Reedereien waren in der Große-Seen-Fahrt zu Hause. Ab Montreal wurden keine Funkwachen mehr gegangen, zwei Wetterberichte am Tag und die Verwaltung. Das „Kümmern um die Passagiere“ war Englisch-Unterricht am lebenden Objekt. Was für ein Leben: „Well-paid to see the World“. Auf den Großen Seen Nordamerikas gab es schon immer eine bedeutende Binnenschiffahrt. Die Lakers waren für die Seen typisch. Mit der Eröffnung der Eisenhower-Schleusen 1958 oberhalb Montreals waren die Seen aber kein Binnenrevier mehr und Chicago wurde eine Seehafenstadt. Die Region prosperierte sprunghaft.

Technisch war man in einem Dämmerenschlaf: Transistoren wurden benutzt, waren aber in der Seefahrt noch nicht zugelassen. Das Temperaturverhalten war noch zu schlecht. Einige hatten schon einmal einen Transistor gesehen. Wie er denn aussähe? Ja, er sei schwarz und hätte drei Beine. Wie er denn funktioniere? Wie bei einer Röhre, nur alles andersrum. Radar gab es: große und unglaublich schwere Kisten. Und zwingend vorgeschrieben für die Seen: das UKW-Seefunkgerät. Navigatorisch schien alles wie bei Kolumbus zu sein: Sextant und Koppelnavigation. Lebhaft erinnerte ich die Reise, wo unsere Besteckversetzung 80 Seemeilen betrug. Bei den üblichen Nettigkeiten zwischen Nautikern und Funker durfte dies aber nicht mehr erwähnt werden. Von Hamburg durch die Nordsee, über die Doggerbank. Toll die Navigation mit dem Echolot. Durch den Pentland-Firth: schwarzes, gurgelndes Wasser neben grünen Weiden mit Kühen darauf, so dicht, dass man meinte, sie anfassen zu können. Sehr hohe Stromgeschwindigkeiten. Dann die Großkreisnavigation. Orthodrome – Loxodrome. Die täglichen kleinen Kurskorrekturen. Jetzt aber kam mein Einsatz: als Funker sollte ich den „Alten“ so früh wie möglich mit Eisberichten versorgen. Unglaublich leise kamen die kanadischen Küstenfunkstellen mit ihren Eisberichten. Der „Alte“ galt als Eis-Kapitän; schon vor dem Krieg hatte er „Kanada gefahren“. Er wollte unbedingt durch die Belle-Isle-Straße. Entscheidungshilfe waren meine Eisberichte. In der zweiten Nachthälfte wurden sie dann auf Mittelwelle gesendet. Er riss sie mir förmlich aus der Schreibmaschine. Das Schiff lief immer noch Kurs auf die schöne Insel. Aber das Gesicht des „Alten“ wurde immer länger. In den nächsten Stunden fiel die Entscheidung. Neuer Kurs Südwest und weiter auf die Cabot-Straße zu: Zu viel Eis für die Jahreszeit. Mehr als einen Tag wäre die Reise kürzer gewesen. Stundenlang konnte ich auf die Seekarte schauen: all die Namen um die Entdeckung der Nordwestpassage fand ich hier. Wie sehr hatte ich doch als Junge diese Geschichten verschlungen. Wo war John Franklins Grab? Aber Cap Race ist auch das Kap der Stürme. Das Zusammentreffen zweier bedeutender Meeresströmungen und kleinere Wassertiefen bedeuteten großen Fischreichtum. In diesem Gebiet waren die Fanggründe der Portugiesen in ihren Ruderbooten, ihren Dörries. Ganz alleine in einem Ruderboot fischten sie – ohne Sichtverbindung zum Mutterschiff. Einzigartige seemännische Leistungen. Rudyard Kipling beschrieb die zauberhafte Freundschaft zwischen einem Fischerjungen und dem verwöhnten Kind reicher Eltern, das über Bord fällt und von einem Fischer in einem solchen Dory gerettet wird. Die nächsten Monate musste es mit den portugiesischen Fischern leben. Märchenhaft die Wandlung seines Charakters. Gorch von Blomberg in Harburg baut diese Dorries heute wieder; auf der Bootsausstellung kann man sie bestaunen. Und an dieser Stelle fiel dem „Alten“ das Radar aus. Hier durch zu müssen, ging nur bei extrem guter Sicht und nachts mit sehr kleiner Geschwindigkeit. „Mal reingucken“, meinte der „Alte“. Nun, damit war es mit Bordmitteln schwierig. aber Stunden später lief sein Radar wieder. In der Nacht ließ er mich wecken. Eine sternklare Nacht mit sehr guter Sicht. Aber was war das denn? Hunderte von kleinen Punkten waren auf dem Wasser. Glühwürmchen im Nordatlantik? Unmöglich! Es waren die Portugiesen in ihren kleinen Booten, die hier fischten. Natürlich hatten sie Angst vor dem großen dunklen Ungetüm, was bedrohlich schnell auf sie zu kam. Mit dem weißen Licht der Petroleumlampen machten sie auf sich aufmerksam. Der „Alte“ ließ mit der Fahrt runtergehen und die Aufbauten beleuchten. Auf dem Radar von Seegangsreflexen kaum zu unterscheiden. „Ohne Radar wäre ich niemals hier nachts durchgegangen“, grüßte er.

Glücklich etwas für meinen Berufsstand getan zu haben, freute ich mich auf meine Koje. Daraus schien nichts zu werden:



Mein neuer Freund stand vor meiner Kammer und wartete geduldig. Den ganzen Krieg hatte er U-Boot gefahren, wie ich war er Funker. So gute 20 Jahre älter als ich war er. Nach dem Kriege ging er aus dem zerstörten Deutschland nach Kanada. Dies war seine Rückreise von einem längeren Deutschlandurlaub. In Kanada hatte er seine Familie und seine Existenz. In Deutschland war sein Elternhaus, hier verbrachte er seine Jugend; für Deutschland war er in den Krieg gezogen. In einem Krieg, wo die allermeisten seiner Kameraden geblieben waren. Sehr zerrissen fühlte er sich. Das Schiff näherte sich der Stelle, wo sein U-Boot die Kapitulation erlebte. Er berichtete mir von dem Funkverkehr der letzten Kriegstage. Nach zwanzig Jahren sah er alles noch einmal, aber aus einer ganz anderen Richtung. Hatte er früher die Funksprüche der getroffenen Schiffe abgehört, so sah er sich jetzt selber auf einem Handels-schiff. Ob er wohl noch einmal funken dürfe? Natürlich war es nicht erlaubt. Mit Halifax wurde damals per Funk die Übergabe des U-Bootes vereinbart. Und an Halifaxradio sollte er nun ein TR – einen Travel-Report – abgeben. Mit ein wenig Hilfe gelang dann die Übermittlung. Wir schauten uns an. Zwanzig Jahre – lange noch überlegte ich, werde ich in zwanzig Jahren auch so eine Wiederholung in meinem Leben haben. Und er, wird er in zwanzig Jahren noch einmal an der Stelle sein, wo er dann vor vierzig Jahren sein U-Boot übergab und, um auf einem Handelsschiff noch einmal mit Halifaxradio seinen Funkverkehr in Morse-Telegraphie abzuwickeln?



Wohin würde seine Reise gehen – wohin wird meine Reise gehen? Würden wir dann noch Menschen treffen, mit denen wir morsen können? Oder wird es keine Stimmen mehr geben, die antworten können?

In Montreal stellte er mich seiner kanadischen Frau vor. Ganz sicher werden sie noch ein schönes Stück gegangen sein.

Guenter Klepke