

*...die Erste Reise....*

*von ex Funkoffizier Günter Klepke*

Was war es doch für ein tristes Leben beim Bund. Das Gehalt war klein. Das fachliche Können von den Vorgesetzten war mäßig und so war auch ihr Interesse an diesen Dingen. Was sie eigentlich interessierte war, die nächste Gehaltserhöhung und wie man die eigene Planstelle aufwerten könne. Das bis zum Ende aller Tage? Sehr sicher wusste ich: nein – aber was denn? Ein Kamerad, der Konnex zu einer kleinen Reederei hatte, erzählte mir von dem Seefunk-Sonderzeugnis. Also hin zur Seefahrtsschule in Lübeck. Bei dem alten Papa Wolf fand ich viel Verständnis. Wir schauten uns an was da war, was fehlte? Nun, nach einigen Wochen lag dieses Seefunkzeugnis vor mir. Was war das nur für ein unglaubliches, technisches Können, wenn er einmal anfang. Dann die Herrschaften aus der Fahrt, die sich auf das 2. Klasse vorbereiteten. Sie hatten ein Flair. Ihre Sprache mit Anglizismen angereichert. Gut erinnerte ich einen Herrn Buschmann. Er hatte die Weizenreisen auf der PAMIR mitgemacht. Eigentlich wollte er zum A5. Es waren die Augen; damals durfte dieser Personenkreis ohne weitere Vorkenntnisse zum 2. Klasse-Lehrgang. Ehrwürdig die alte Schule. Der Direktor war Kapitän und hatte ein Studium in Mathematik und Physik absolviert. Hier hatten Leute wie Prien und Luckner ihre Patente gemacht. Ein älterer Herr, mehr Künstler als Funker, war ein begnadeter Fotograf. Lange belegte er die Titelbilder von Zeitschriften aus der Szene um die Seefahrt. Es war nur, mit der Elektrotechnik stand er sehr auf Kriegsfuß. Der Prüfer musste extrem gute Laune haben. Wir jüngeren sollten helfen. In jenen Tagen vor fast 50 Jahren ging Amateurfunk nur über den Selbstbau der Geräte. Wer so etwas gemacht hatte, der brauchte vor den „kleinen“ Anforderungen im Seefunk keine Angst zu haben. Als wieder einmal nichts mehr ging: „Herr Rausch, was ist eigentlich eine Rauschspannung? Warum müssen diese Spannungen geometrisch addiert werden?“ Später trafen wir unseren Herrn Rausch am Holstentor. Ja, er käme gerade aus Hamburg. Sein Seefunkzeugnis 2. Klasse hätte er bestanden. Was hatten wir für ihn mitgefiebert. Und in Technik? Nun – das sei doch nicht schwierig! Mit was er sich besonders beschäftigt habe, wollte der Prüfer wissen. Als unser Herr Rausch dann die geometrische Addition der Rauschspannungen formulierte, brach der Prüfer sehr beeindruckt diesen Teil der Prüfung ab. Fraglos – ein Gag, aber welcher ein gewaltiger Erfolg doch. Wie es weiterginge? Nun, nächste Woche tränke er seinen Whisky am Broadway und dann Einsteigen auf „Sinclair Venezuela“ / 5MLX; die Heuer 850 US-\$. Keine Steuern und Versicherung. Ich rechnete, das war der Faktor zehn zu meinem Gehalt beim Bund. Wenig motiviert ging ich daran, die letzten Monate meiner Dienstzeit zu erfüllen. Die Wirtschaft des Landes boomte. Die Reedereien wollten ihre Funker behalten und die Elektroindustrie wollte ihre Leute zurück. Nun, ich meldete mich zum 2. Klasse an, wollte mir aber doch erst einmal den Beruf draußen ansehen. Bei der AG Weser-Süd, der alten Adler-Werft in

Bremen sollte ich mich einfinden. Dort läge das Schiff in der Werft. 1000 BRT, ein stabiles Seeschiff bei Hagelstein in Travemünde gebaut. Für die Große Fahrt musste ein Telegrafiefunker rauf. Das also sollte mein erster Dampfer werden. Was gab es nicht alles zu schauen? Ursprünglich war das Schiff mit einer DEBEG-Station für Grenzwelle ausgerüstet. Für die Große Fahrt war es also mit Telegrafie nachgerüstet worden. Das Minimum war – compulsory fitted - Mittelwelle. Und die kam von Hagenuk. Quer über den Schreibtisch lief ein kupfernes breites Band und verschwand dann in den Verkleidungen. Als ich Grenzwellen- und Mittelwellengestelle mit einer längeren Strippe überbrückte, wusste ich nach intensiver Suche, wo die Hauptsicherungen der Seefunkstelle waren. Auch wurde mir die Funktion des dicken C's nahe dem Grenzwellengestell klar. Es war wohl ein „Never-Come-Back-Liner“. Oh, oh, eine mächtige „Tu-Liste“ war das, was von der ersten Runde der Funksicherheitsprüfung blieb. Sehr redselig war mein abgelöster Funker- Kollege nicht, schnell von Bord wollte er. Der Kapitän war als 3. Steuermann vom Kriegsausbruch in Eritrea überrascht worden. Zum A5 gehörte in den 30er Jahren auch der Erwerb des Seefunkzeugnisses 2. Klasse. Viele, viele gute Ratschläge gab er mir. Er hatte in Südafrika Fischdampfer gefahren und kannte den Style der Limies perfekt. Er kam dann zurück und machte als alter Mann in Bremen sein A6. Der „Alte“ und der Erste hatten A6, der Zweite und der Dritte hatten A4. Hühnerleiterartig in der Maschine: C2, C3 und C4. So verholten wir aus der Werft zum Kalikai. Mitte November: nass und kalt. Die Ladung war drinnen, die Antennen oben, und es ging nichts! Aggressiv und ärgerlich war er, der Herr der Bundespost: „Herr Kapitän, Ihre beiden Sender sind defekt, wollen Sie so über den Atlantik?“ Unser Kapitän bejahte: „Das repariert mein Funker auf See!“ Sprachlos, so ging der Herr von Bord. Der Zweite, ein praktischer Mann aus der Kümo-Fahrt, sagte: „Ist doch klar, das nasse Kali auf den Isolatoren leitet die HF gegen Masse ab!“ Wir nahmen die Antenne ab, reinigten die Isolatoren, und wie toll doch Grenzwelle wieder ging. Der Postmensch, der so gut austeilen konnte, hätte das eigentlich wissen müssen. Nun, wir liefen aus, und bis Blexen-Reede ließ mir der „Alte“ Zeit. Dann kamen zwei Leute von der DEBEG – gut waren sie! Die HF-Auskoppelpule des Mittelwellensenders war so dicht am Rand platziert, dass beim vielen Rein und Raus des Senders ein Spulenabgriff sich gelöst hatte. Das war unter der Baumwollisolierung nicht zu sehen. Nun ja, das war kein leichter Fehler. Der Funkverkehr im Kanal klappte prima. Norddeich- und Boulogneradio. Auf Grenzwelle, Zweiseitenbandaussendungen mit vollem Träger und seitens der Seefunkstelle in A1. Der Träger wurde also getastet. Auf dem Atlantik wurde das wirklich schwierig. Die Ausbreitungsbedingungen auf der 500 kHz zu beobachten, das war spannend. Anfangs nur die europäischen Küstenfunkstellen, dann in der Mitte des Atlantiks auch nachts nur ein Rauschen. Später dann die Küstenfunkstellen Nordamerikas. Wie stark doch der Sender von Ostenderadio war. Die Seefunkstelle hatte also keine Kurzwelle. Wie schnell begriff ich doch die wirkliche Bedeutung von QSP. Und auch „cons deld“ schätzte ich. Welche Schiffe fuhren mit mir über den Atlantik, welche kamen mir entgegen? Am kameradschaftlichsten waren die britischen Schiffe. Nie erlebte ich, dass meine Bitte um Übermittlung eines Telegramms abgeschlagen wurde. Man navigierte astronomisch. Das

Semiversusverfahren wurde angewandt. Die HO-Tafeln waren nicht an Bord. Dann bei Annäherung an die Küste kam der Funkpeiler zum Einsatz. Viel zu leise sei er und dabei sei doch erst in Bremen eine neue Anodenbatterie eingebaut worden. Ich solle mir das bitte doch einmal anschauen. Auch unter Last war die Nennspannung da. Das konnte es nicht sein. Mit einigen zehn Volt liefen diese Röhren. Und eben die brauchten auch eine Heizspannung. Wegen einer ungleichen Zellenbelastung konnte die nicht von der Anodenbatterie abgenommen werden. Es hätte ja auch ein Abgriff da sein müssen. Also wo kam die Spannung für die Röhrenheizung her? Einige Jahre war der Peiler alt. Ich baute ihn aus und sah mir die Rückwand an. Tja und da war ein kleines zylindrisches Fach, wo die Monozellen, hintereinander gelegt, die Heizspannung der Röhren bildete. Fast ausgelaufen waren sie und eigentlich unglaublich, dass der Peiler doch noch ein wenig funktionierte. Wann da wohl die letzten eingebaut wurden? Wir improvisierten einen neuen Behälter, neue Batterien rein und wie prima das Gerät jetzt arbeitete.

Das Schiff erreichte nun die Mündung vom Sankt Lorenz-Strom. Sehr winterlich war alles. Zwei kanadische Lotsen waren an Bord gekommen, sie brachten ihre eigenen VHF-Funkgeräte mit. Nur für die 2182 kHz wurde die Seefunkstelle noch benutzt. In Deutschland waren die ersten UKW- Seefunkgeräte auf dem Markt gekommen. Mit den Kosten des Einbaus lagen die Preise bei 30.000 DM. Sehr teuer also. Ursprünglich war das Schiff für Montreal bestimmt, aber die Lotsen sagten, wir sollten erst einmal in Quebec liegen. Unglaublich viel Eis auf dem Fluss. Als ich hochschaute, sah ich dieses alte ehrwürdige Hotel, wo schon Churchill während des Krieges wohnte. Wie sah es hier vor 200 Jahren aus? Geschichten von James Fenimore Cooper gingen mir durch den Kopf. Was hatte sich hier nicht alles abgespielt: aus dem indianischen Kebek entstand die Keimzelle Neu-Frankreichs Quebec. Der Sankt Lorenz schickt sich an, hier seinen Lauf zu verbreitern. Zwischen Wasser und Wald der Felsen auf dem die alte Zitadelle steht. Champlains Traum die Entdeckung der Nordwestpassage hier im Süden zu finden, ließ ihn dann zwischen Huronen und Irokesen parteiisch werden. Der spätere historische Hintergrund für „Der letzte Mohikaner“. Irokesen trugen später nicht wenig bei, dass Champlains Schöpfung Neu-Frankreich an England verloren ging. Plötzlich kam der Agent aufgeregt zurück. Er hatte bemerkt, unser Schiff führte noch die alte Flagge Kanadas als Gastflagge. Und das im frankophilen Teil Kanadas, in der Belle Province Quebec. Vieles ging mir durch den Kopf. Bewerten mochte ich einiges noch nicht. Viel konnte Zufall sein. Aber so viele Zufälle? Gut zwei Wochen auf See. Eine Bauernnacht wollten wir alle haben. Ich meinte kaum eingeschlafen zu sein als plötzlich ein furchtbares Geschrei zu hören war. Aufstehen sollte ich und die Funkstation besetzen. Kein Licht ging, ich schaute aus dem Fenster und mit atemberaubender Geschwindigkeit zogen die Lichter an unserem Schiff vorbei. Plötzlich begriff ich, wir waren ein totes Schiff und trieben zwischen dem vielen Eis auf dem belebten River steuerlos umher. Sprachlos war der „Alte“, die Grenzwelle ging nur mit den 220 V Wechselspannung des Bordnetzes – und eben die waren nicht da. Man war auf uns an Land aufmerksam geworden aber dann gelang es auch, die Hauptmaschine zu starten. Nach zwei Stunden war das Schiff wieder fest. Und wirklich unglaublich, in der zweiten Hälfte der Nacht passierte dieses noch einmal. Endlich bekamen wir eine Berth-

Position, wo sich nicht das Eis zwischen Kai und Schiff festsetzen konnte und diese unglaublichen Kräfte auf die Leinen nicht mehr auftreten konnten. Die Nautiker sagten zu diesen Vorfällen kein Wort. Fragen mochte ich nicht mehr; auch war ich wirklich nicht genug Seemann, um das zu verstehen. Es hieß am nächsten Morgen, wir sollten doch nach Montreal um unsere Ladung zu löschen. Die Traffic-List von Norddeich sagte, für mich sei etwas da. Viele Versuche, dann fand ich ein anderes Schiff, was mir das MSG von DAN holte. In diesem Telegramm stand denn, wenn es doch zu viel Eis auf dem Strom sei, sollte die Ladung in Quebec gelöscht werden. Jetzt aber wirklich sprachlos hörte ich mir die Vorwürfe an: In der letzten Nacht hätte ich mir ja das Telegramm doch holen können.

Das winterliche Kanada gefiel mir prächtig, ich mochte die Menschen und auch das Sprachproblem wurde immer besser gelöst. Lange dachte ich über die Geschehnisse meiner ersten Atlantikreise nach. Wenn ich die Schreibtischschublade in meiner Station aufzog, schaute mich ein eingeklebter Zeitungsausschnitt an: „Die letzten Wikinger fahren bei \*\*\*\*\*!“ Da war etwas dran! Mit Asbest sollte es zurück nach St. Malo gehen. Begeistert war ich, die alte Piratenburg der Franzosen aus dem 17. und 18. Jahrhundert sollte ich zu sehen kriegen. Klar war auch, die Rückreise nach Europa würde mein erstes Weihnachten auf See sein. Zeit für sentimentale Gedanken hatte ich gar nicht. Es gelang mir, alle Telegramme zu holen und zu senden. Es ging eigentlich immer besser. Mit dem zweiten Offizier hatte ich mich angefreundet. Viele gute Tipps aus der Kümo-Fahrt wurden dankbar akzeptiert. Alles ging gut, bis dann der „Leitende“ dem „Alten“ erklärte, aus technischen Gründen müsse er die Hauptmaschine für zwei Stunden abstellen. Nordwestlich von Brest, ungefähr da, wo die Bismarck sank. Das Wetter war nicht schlecht. Die Asbestladung bis unter die Lukendeckel machte das Schiff sehr seetüchtig. Mein erstes Weihnachten auf See, die Gedanken waren zu Hause. Der zweite Offizier hatte eine angenehme Art über unangenehme Dinge zu schweigen. Sein leises Lächeln sagte mir aber, ich solle sorgfältig beobachten. Immer öfter rannte der „Leitende“ zu dem Kapitän in die Kammer. Irgendwann kam der Kapitän in meine Funkstation und ordnete an, alle unnötigen Verbraucher ausgeschaltet zu lassen. Eingehend erkundigte er sich nach dem Zustand der Notstromanlage. 24 V unter Last, Säuredichte 1,28 g/cm<sup>3</sup> so stand es ja auch täglich im Funk- tagebuch. Die Situation wurde unangenehm: warmes Wasser und elektrischen Strom gab es nicht mehr. Gegen Abend wussten es alle, dem Maschinenpersonal gelang es nicht, die Hauptmaschine zu starten. Erwartungsgemäß wurde das Wetter sehr viel schlechter. Windstärke 10 bis 12 BFT „and no yachtsman gale“, wie der „Alte“ sagte. Jetzt auf der Brücke gab er seine Orders: ich sollte die gesamte Funkstation ausschalten. Auch der Funkpeiler sollte nicht mehr eingeschaltet werden. Mit dem „Leitenden“ führte er ein sehr ernstes Gespräch. Ich kriegte die Order, einige Stunden zu schlafen. Viel zu wenig Seemann war ich, um diese Situation richtig einzuschätzen. Aber in die Fähigkeiten des „Alten“ und auch des zweiten Offiziers hatte ich großes Vertrauen. Schließlich schlief ich trotz der Kälte ein. Ich meinte gerade ein paar Minuten geschlafen zu haben, als der Kapitän mich wecken ließ. Tatsächlich hatte ich mehr als vier Stunden geschlafen. Das Schiff war ja recht klein, und da es nicht vorgesehen war, einen „Funker zu fahren“, benutzte ich die Eigner-Kammer auf Backbordseite, ein

Deck unter der Brücke. Es kam viel Wasser an Deck und der "Alte" achtete darauf, dass ich nicht mehr alleine auf dem Schiff rumturnte. Die gesamte Mannschaft hielt sich in unmittelbarer Nähe zur Brücke auf. Ich kriegte eine Mug Kaffee; später erklärte mir der Zweite, wie er das Wasser heiß gekriegt hatte. Der Kapitän erläuterte mir jetzt die Situation, zwar bestünde derzeit keine unmittelbare Gefahr für Schiff oder Besatzung, trotz dem sei die Lage sehr ernst. Er würde mich jetzt sehr lange beanspruchen müssen. Er wolle kein SOS oder XXX. Jedoch wolle er, dass Brestradio unsere Position bekomme und in einem Telegramm wolle er die Reederei von der Situation unterrichten. Nachts gelang die Übermittlung nach Brest/FFU reibungslos. Aber schon bald kam das Telegramm eines französischen Schleppers. Der Kapitän akzeptierte per Funk dessen Hilfe. Leider hatte er keine Telegrafie und ich konnte meine Grenzwellen ja nicht benutzen. Auch ein holländischer Schlepper bot seine Hilfe an. Schließlich erhielten wir noch eine Information, wonach auch der deutsche Schlepper HEROS, von Heini Schuchmann aus Hamburg, auf dem Wege zu uns sei. Am nächsten Morgen stellte sich heraus, dass bei der Berechnung der Position ein schwerer Fehler aufgetreten war. Die Länge war nicht 019°W, sondern 009°W. Brestradio wurde dann in seinem Funkverkehr sehr förmlich. Jede Ziffer der Position musste ich bestätigen. Anschließend gab mir Brestradio die jetzt empfangene Position, forderte mich auf, diese zu wiederholen und zu bestätigen. Was für eine Aufregung. In der nächsten Nacht kam der französische Bergungsschlepper BAYARD und nur wenig später ein holländischer Schlepper an. Vieles verstand ich nicht. Schließlich warteten wir auf die HEROS. In den Morgenstunden war sie da. Die See hatte sich beruhigt. Aber es lief unglaublich hohe Dünung nach. Im richtigen Augenblick ging ein Schlauchboot zu Wasser. Mal war es tief unter uns, mal haushoch über uns. Dann warf der Steuermann der HEROS – ein Seemann wie aus dem Bilderbuch – einige Pakete aufs Deck. Einige Flaschen Rum und ein Walky-Talky. Danach war wirklich alles bis auf den "Alten" auf der Back und bemühte sich, die Schlepperleine an Deck und fest zu kriegen. Eine sehr schwere Arbeit. Später sagte die eine Seite, war doch nur Schleppen und die andere Seite sagte was von möglichem Untergang. Nun, beide Seiten hatten aber ihren Willen: Seeschiedsgericht Hamburg und Lloyds Open Form: no cure – no pay! Ich lernte Saint Malo kennen. So wurde es allen Seiten recht gemacht. Meine Schwester war in jenen Tagen Fernschreiberin bei der DPA in Hamburg. Zwei Berichte blieben: „Deutscher Frachter in Schwierigkeiten“ und „Deutscher Frachter nicht mehr gefährdet“.