

Auf Kurs nach Archangelsk – etwa 1964

von Hartmut Engel

An einem trüben Winterabend saßen mein Freund *Jochen* und ich zusammen und redeten über die Zukunft, wie man als 15- und 16-Jährige eben über die Zukunft reden kann. Da kam uns der geniale Gedanke, in den nächsten Sommerferien auf einem Dampfer anzuheuern und „in die weite Welt zu fahren“. Wir schrieben viele Gesuche und erhielten genauso viele Absagen, nur die Reederei „Gehrckens“ gab uns eine Zusage und teilte gleichzeitig alles Weitere mit. Als es dann endlich soweit war, packten wir die Koffer und fuhren voller Erwartung nach Hamburg. Die Formalitäten bei der Reederei und auf dem Seemannsamt wurden erledigt, und wir bekamen unsere Seefahrtsbücher. Anschließend ging zum Hafen und an Bord der etwa 3000 BRT großen *STECKELHÖRN*.

Auf dem Schiff war keine Menschenseele zu sehen. Wir gingen ins Logis, und da saß ein essender Neger. Wir aßen mit und unterhielten uns mit ihm, und zwar in reinstem Pidgin-Englisch. Er hieß *Charly* und war sicher ein gutmütiger Kerl, aber seine weißen Zähne, die er bei jedem Lächeln zeigte, wirkten in dieser Abendstunde etwas unheimlich auf uns.

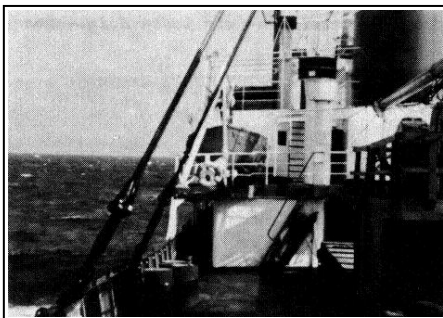
Erst am nächsten Tag meldeten wir uns beim Kapitän. Er ließ sich Seefahrtsbuch und Heuerschein geben und sagte zufrieden: „Die beiden Offiziersanwärter - ? Nun, meine Herren, Sie wohnen mittschiffs bei den Offizieren und essen in der O-Messe.“ –

Zuerst glaubten wir an einen Irrtum, aber es so ganz richtig, denn wir waren als Nachwuchswerbung da und sollten deshalb vor allem Dinge sehen, was die Arbeit der Offiziere ist. Wir zogen in eine an das Bootsdeck grenzende geräumige Kammer und richteten uns dort so gut als möglich ein. Dann wurden wir in Khaki-Uniformen gesteckt und stellten uns bei den Offizieren vor. In der Messe saßen noch der zweite und der dritte Offizier, der Funker, der Elektriker, der zweite und dritte Ingenieur, und zwei Maschinenassistenten. Wir haben uns die ganze Reise über gut verstanden. Kapitän, erster Offizier und erster Ingenieur aßen im Salon. Und noch eins: Die Besatzung betrug 35 Mann und bestand aus Deutschen, Spaniern und Schwarzen.

Jetzt zur Reise selber. – Wir legten am 10.07. abends ab und wurden von zwei Schleppern aus dem Hafenbecken gezogen, dann dampften wir elbabwärts. Am nächsten Morgen waren wir querab von Esbjerg und liefen mit 15 sm Fahrt der norwegischen Küste zu. Es regnete und war dabei so flau, daß die Nordsee wie ein Brett aussah. Nun ging der Rhythmus an Bord los, vier Stunden Brückenwache, vier Stunden Schlaf, vier Stunden Deckswache, und nochmal vier Stunden Schlaf. Da bekamen wir die Meldung, für das Skagerrak seien 10-11 Windstärken angesagt. Ei, ei, dachten wir, das kann ja heiter werden. Aber es kam anders. Als wir die Shetlands querab hatten, war das Tief nach Süden abgezogen und wir hatten strahlendes Wetter, das uns dann die ganze Reise über treu blieb. Aber je weiter wir nach Norden kamen, desto mehr spürten wir die Atlantik-dünung. Es war herrlich, auf der Back den Wellenbergen entgegenzusehen.

Tagelang ging es weiter, ohne daß man am Horizont die Küste erkennen konnte. Wir lernten navigieren, Rudergehen, Spleißen und Arbeiten zur Schiffserhaltung. Am Abend des 14.07. kamen die Lofoten in Sicht und es war ein überwältigender und majestätischer Anblick, diese riesigen, fast 1000 Meter hohen und mit Schnee und Eis bedeckten Felsen.

Aber weiter ging die Fahrt nach wir bei strahlender Mitternachtsgerade Brückenwache und wir menden Engländer ausweichpflichtig. Ich sprang an die Apparatur und Hand um und wartete. Da kam es bord!“ – Ich drückte auf den herum, aber nicht fünf, sondern bekam ich das Gefühl dafür und



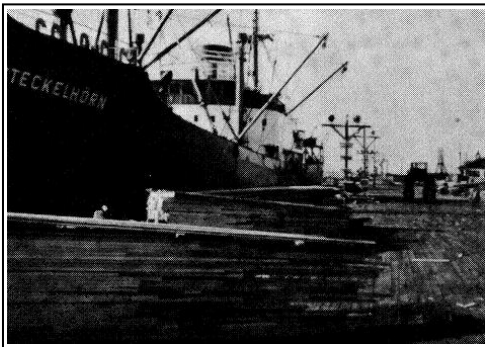
Norden und ums Nordkap, das sonne passierten. Ich hatte waren einem entgegenkommig, als es hieß: „Rudergehen“. schaltete die Selbststeuerung auf auch schon: „5 Grad Steuerrechten Knopf und sofort ging's gleich zwanzig Grad. Doch bald konnte den Kurs gut halten.

Während der Freiwache saßen wir oft in der Messe und klönten, meistens jedoch hörten wir den Erlebnissen der anderen aus Australien, Amerika und Afrika zu, weil meine Segelerlebnisse von weiten Fahrten bis nach Faaborg ja doch nichts für diese seebefahrenen Männer waren.

Und weiter ging's in die Barentsee hinein, wo unser Schiff von Scharen von spielenden Tümmelern begleitet



wurde und wo die Wassertemperatur bis auf 2° C absank. Auf dem 72. Breitengrad passierten wir die Grenze zum sowjetischen Polarsektor, und kurz danach kam ein Zerstörer in Sicht und mit Brassfahrt auf uns zu. „Was ist denn nun los?“ dachten wir, aber dann fiel uns ein, daß wir unsere Nationale noch setzen mußten. Kaum war das getan, drehte der Russe ab. Die weiteren zwei Tage bis Archangelsk verliefen ruhig. In der Mündung der Dwina sahen wir zum ersten Mal wieder Wald, und inmitten dieser Urwälder ankerten wir auf dem Fluß und wurden hier von der „Schwarzen Gang“ nach Spionen, Rubeln, usw. durchfilzt. Dann konnten wir weiter, und als sich der Wald lichtete, kamen auch die ersten Sägemühlen in Sicht. Kurz darauf machten wir an einer Holzpier fest, doch da einer der Holzpoller reichlich morsch war, brach er. Doch das machte so viel wie überhaupt nichts. Ungefähr 20 Frauen kamen, sägten ein Loch in die Pier, holten einen Baumstamm und rammten ihn durch das Loch in den Schlamm. Dieser neue Poller hielt dann während der ganzen Liegezeit. Die Gangway wurde niedergelassen und schon waren drei Soldaten vor dem Schiff. „Die wollen uns doch nicht etwa - ?“ Nein, die wollten nicht, sie mußten - vor dem Schiff Wache stehen.



Die Ladearbeiten - wir luden Holz - mußten mit eigenem Ladegeschirr erledigt werden, weil es keinen Kran gibt. Warum? Hier macht man beinahe alles aus Holz, und Kräne nun mal eben nicht. Sicher, weil die nur schlecht zu bauen sind.

Wir gingen an Land. Zuerst mußten wir die Zollkontrolle passieren, dann kamen wir in eine Art Dorf aus lauter Holzhäusern und Propagandaplakaten. Dort erwischten wir ein Taxi und sagten „Archangelsk“, und da ging es auch schon los über eine Holzstraße, die durch Wälder und Dörfer zur Stadt hinführt. Der

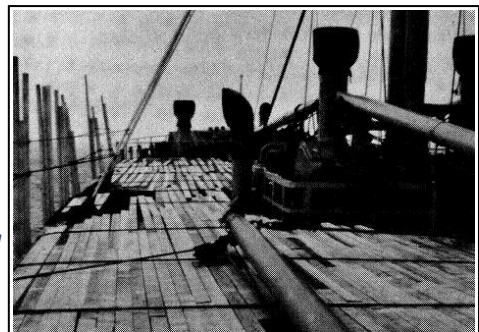
Wagen war gut gefedert, und weil er, wie es schien, mit hundert Sachen über die Schlaglöcher der Betterstraße fuhr, bummten wir nicht nur einmal an die Decke. Aber dann waren wir da. „Zwei Rubel, bitte“, sagte der Chauffeur auf deutsch, der so etwas sicherlich auch noch in anderen Sprachen sagen konnte. Zehn Mark für 26 Kilometer war billig, und natürlich bekam er mehr von uns, denn „Hein Seemann“ ist im Ausland immer großzügig.

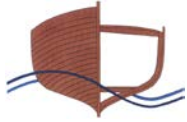
Die Innenstadt besteht aus etwa 50 Steinhäusern und einigen sogar asphaltierten Straße, die allerdings entsetzliche Frostaufbrüche haben. Eine uralte Straßenbahn, klapperige Busse und staatliche Taxis bilden den gesamten Straßenverkehr. Hier kann man mitten auf dem Damm spazieren, ohne Gefahr zu laufen, daß man angefahren wird. Sonst sieht es hier trostlos aus. Recht arm gekleidete Menschen, Steinhäuser im Stalin-Stil und die Propagandaschilder bilden das Bild der Stadt. In einer Parkanlage saßen junge Leute, die allem Anschein nach fleißig lernten.

Wir durften hier nicht frei fotografieren und einkaufen, doch viel gab es ja eigentlich nicht, weder das eine noch das andere.

Immer wieder aber hatten wir den Eindruck, als ob alles hier unter der Überschrift stand: Dawai, dawai! Rabotti!! – Das muß jedoch sein, denn der Hafen ist nur 4 Monate im Jahr eisfrei, und in dieser Zeit geht es im hurry up-Tempo. Die Frauen müssen daher ebenso hart und schwer arbeiten wie die Männer, beim Laden und Löschen, beim Häuserbau und auch bei Straßenarbeiten. In den 8 Wintermonaten fallend dann die Temperaturen auf 20 und sogar 30 Grad Kälte, wogegen der kurze Sommer wiederum das Thermometer bis 30 Grad klettern läßt, das Wasser auch aber nur auf höchstens 5 Grad erwärmt.

Nach 14-tägiger Liegezeit war unsere schicke *STECKELHÖRN* wieder seeklar und wir verließen den interessanten Hafen. Im Grunde genommen waren wir ganz froh darüber, wieder in eine andere Art der Zivilisation zurückzufahren. Während der Heimreise herrschte ebenfalls schönes Wetter, und als wir die Shetlands hinter uns hatten, machten wir uns so langsam fertig, das Schiff zu verlassen. Am 07.08. machten wir im Hamburger Südhafen fest und mußten erst einmal mit dem Unterschied fertig werden, der sich uns bot, denn Spundwände, Krananlagen, Fabriken und die vielen Autos waren etwas, was wir ja hier in Hamburg zuletzt gesehen hatten. Auch auf die Dunkelheit mußten wir uns einstellen, da wir doch in den in nördlichen Gewässern drei Wochen lang ununterbrochene





Helligkeit gehabt haben.

Wir meldeten uns ab und verabschiedeten uns auch noch einmal von allen, und gingen dann zur Erledigung der letzten Formalitäten zur Reederei. Als wir die Rückfahrt nach Kiel antreten wollten, wurden wir auf dem Bahnhof von der Kripo angehalten und nach der Herkunft der beiden Rettungsringe befragt, die wir als Andenken geschenkt bekommen hatten. Aber wir waren ja Fahrensleute, zogen unsere Seefahrtsbücher und erklärten den Sachverhalt, so daß wir ungeschoren abfahren konnten.

Auf das Nachhausekommen hatte ich mich schon sehr gefreut und mir einen prächtigen Empfang vorgestellt, aber der blieb aus. Man war im Gegenteil sehr überrascht und staunte, daß ich überhaupt schon da bin. Doch das war wiederum einleuchtend, denn ich hatte ja auch nur eine einzige Karte geschrieben und nicht mitgeteilt, wann wir zurückkämen. (Weil ich das selber nicht wußte.) Man hatte sich Sorgen gemacht, aber jetzt war der verlorene Sohn heimgekehrt aus der weiten Welt. -

Noch oft denke ich an diese herrliche Reise zurück und würde gern wissen, ob ein anderer Moses, vielleicht als Nachfolger, beim Anbordkommen auch keine Menschenseele an Deck sieht und dann nach achtern geht, um dort den einsamen watchman zu finden, unseren *Charly*.

