



Tagebuch

Vom 10. Juli 1961 bis 23. Dezember 1963

Georg Schüpbach

Vorwort

Dieses Tagebuch habe ich rekonstruiert anhand von täglichen Eintragungen in den kleinen Taschenagenden der Jahre 1961, 1962 und 1963. Gewisse Notizen sind wörtlich, also in der Gegenwart übernommen, anderes aus Erinnerungen der Vergangenheit geschrieben.

Montag, 10. Juli 1961

Mein letzter Tag zu Hause in Berikon. Ein zukünftiger Kollege, Erich B. steht auch auf der Liste der Personen die mit mir nach Rotterdam fahren werden. Er hat einen Heuervertrag als Deckjunge, also ist es auch für ihn die erste Reise und auch er ist so unerfahren wie ich. Nach einem Telefonat mit ihm kommt er mit seiner Vespa zu mir nach Berikon und wir bereden die kommenden Abenteuer die da auf uns zukommen werden. Heute ist ein Tag wie er für solche Abenteuer nicht besser sein könnte. Ein richtig warmer Sommertag. Die Gedanken befassen sich schon den ganzen Tag mit Kuba und Japan, Wer aus meinem Umfeld, dem Dorf, ja ganz Europa, wer hat schon das Privileg so weit zu reisen. Wüssten meine Schulkollegen, meine Freunde und Nachbarn, von meinem Glück, sie würden mich alle beneiden.

Wir fahren zusammen nach Bremgarten und kaufen uns so manche Kleinigkeiten die wir im Alltag brauchen werden. Das Wichtigste ist nicht etwa einen Koffer, ein Seesack muss es sein. Wenn schon zur See gefahren wird dann gleich richtig.

Um 17:00 Uhr fahren wir von zu Hause ab. Schaffner Fritz, ein Freund der Familie hat ein Auto, er bringt meine Eltern und mich nach Zürich zum Bahnhof. Zuerst aber machen wir an der Badenerstrasse im Hotel Trümpy noch einen letzten Kaffeehalt, dazu gibt es einen Ice-Cupe.

Was aber auch nicht fehlte, waren die gut gemeinten Ratschläge (Schläge) meiner Eltern für die Zukunft in der Ferne. Echt lästig und überflüssig, bin doch erwachsen und muss selber für mich schauen! Spätestens 15 Jahre später muss ich feststellen, dass ich mich im Umgang mit meinen Kindern gleich verhalte obwohl ich mich dagegen wehre.

Es dünkt mich die Zeit bleibe stehen oder heutige Tag verstreicht besonders „laaangssaaaaam“, so als wollte sie mich richtig ärgern. Es ist nicht das Heimweh das mich durcheinander bringt. Es ist das Fernweh das die Schmetterlinge im Bauch tanzen lässt, gleich als würde man heute einem heimlich geliebten Mädchen die erste Liebe gestehen wollen.

Dass sich aber diese Schmetterlinge auch mal in Magenkrämpfe verwandeln können wusste ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht, habe sie aber später noch öfters erfahren.

Am Gleiskopf der Linie Zürich Basel treffe ich auf Erich und wir suchen nach der Verabschiedung unserer Eltern ein Abteil im Zug wo wir, so hoffen wir eine ungestörte Nachtfahrt verbringen können.

Bis nach Brugg stehe ich im Gang und lasse zum letzten Mal die vertrauten Bilder von Altstetten, Dietikon, Spreitenbach und dann natürlich Brugg an mir vorbei gleiten. Dort bei der Autogarage Eckert ist Gretel Merz in Stellung, sie leitet die Tankstelle. Nun aber schaut sie zum Fenster hinaus und winkt dem Zug zu. Für mich die letzte Verabschiedung in der Schweiz. Wie viele Wallfahrten habe ich wohl zu meiner angebeteten in Brugg gemacht?

Meine neue Braut liegt in der Werft des Rotterdamer Hafens, die M/S „CELERINA“ ein schöner Name und auch ein sehr elegantes Schiff, jung, erst 1959 in Split Jugoslawien geboren. Bis heute, viele Jahre später hat sich mit dieser Ansicht nichts geändert, die M/S „CELERINA“ ist und bleibt das schönste Handelsschiff dem ich je begegnet bin.

Erich Beyli und ich machen es uns gemütlich im Abteil und sind gespannt auf jene die in Basel zu uns stossen werden. Schon bei der Einfahrt in Basel sehen wir die Gruppe auf dem Perron stehen. Wer sonst sollte denn mit einem Seesack auf Reise gehen?

Auf der nächsten Seite ist eine Abschrift der Reise-Instruktion der Suisse-Atlantique.

REISE-INSTRUKTION

für Hr. Georg Schüpbach
an Bord der m/s CELERINA

Anmusterung als Reiniger
in Rotterdam am 11. Juli 1961

Abfahrt

Wollen Sie die notwendigen Vorbereitungen treffen, um ab Basel in der Nacht vom Montag 10. auf Dienstag 11. Juli 1961 abreisen zu können.

Fahrplan

Wir ersuchen Sie, alsdann den nachstehenden Fahrplan strikte einzuhalten:

11. 07. 1961	Basel SBB	ab 00.24
	Rotterdam C.S.	an 10.09

Reise

Sie werden mit folgenden Besatzungsmitgliedern zusammen reisen:

Messboy	Edgar Berger, Jardinets 5, <u>La Chaux de Fonds</u>	
Messboy	Gérald Rosset, Jardins 1, Vevey	Tel. 021 51 90 75
Zimmermann	Rolf Schmid, Tempé 5, La Neuveville	Tel. 038 7 94 58
Motormann	Werner Gfeller, Rolandstr. 8, <u>Zürich 4</u>	
Bäcker	Fritz Röthlisberger, Rest. Z. Schütz, Zollbrück	Tel. 035 6 73 57
Deckjunge	Erich Beyli, West 644, Bremgarten	Tel. 057 7 61 00
Reiniger	Réne Wagner, Kilchgrundstr. 45, Riehen	Tel. 061 51 39 18
Vollmatrose	Alois Nutt, c/o Teufer, Limmattalstr. 199 Zürich-Höngg	

Wollen Sie vor der Abreise oder in der Bahn mit diesen Leuten in Verbindung treten.

Hafenagenten

Nach Ihrer Ankunft im Einschiffungshafen können Sie sich, wenn notwendig, an unseren Agenten wenden.

Phs Van Ommeren N.V.
Westerlaan 10
Rotterdam Tel. 11 48 80

Weitere Instruktionen

Das Schiff wird sich im Trockendock befinden, bei der Rotterdamsche Droogdok Mij. Werft Nieuwe Waterweg N.V.

Lausanne, den 8. Juli 1961

SUISSE ATLANTIQUE S.A.

Honegger



M/S „CELERINA“ erbaut 1959 in Split Das eleganteste und schönste Schiff der damaligen Zeit (Meine Meinung)

Schmid Rolf der Zimmermann aus der Westschweiz scheint der Leithammel zu sein. Er fährt sicher nicht zum ersten Mal auf See. Dabei sind noch 2 Matrosen, ebenfalls aus der Romandie und Rene Wagner. Scheint ein Herrensöhnchen zu sein und schon bald wissen wir, dass er Automechaniker ist und in einer Garage mit der Nobelmarke R/R Vertretung gearbeitet hatte.

In Rotterdam angekommen geht's gleich zum Bahnhof raus rechts quer über den Hauptplatz zur nächsten Kneipe wo gleich ein Heinecken bestellt wird. Dabei würde ich doch lieber nun endlich mal das grosse Schiff zu Gesicht bekommen.

Nach einer Stunde sind wir dann so weit. Mit dem Taxi fahren wir durch Rotterdam zur Werft wo das Schiff im Schwimmdock repariert wird.

Gleich wird uns die Messe gezeigt, das persönliche Geschirr übergeben und das Mittagessen kann gefasst werden. Kabinenbezug ist nach dem Essen. Nun bin ich mit Rene Wagner zusammen in einer Kabine. Gleich nach dem Essen werden wir aufgefordert, uns zum Arbeiten umzuziehen und auf Deck zu warten. Dort werden wir von Ivessa Rodolfo, Donkeyman, in Empfang genommen und wir erfahren, dass er nun unser direkter Vorgesetzter ist. („Donkeyman“) Seefahrt, Vorgesetzter für Reinigung und Unterhalt im Maschinenraum.

Mit dem Kran werden einige Fässer Motorenöl an Bord gehievt die nun über einen Einfüllstutzen auf Deck durch eine Leitung in den Maschinenraum in den dafür vorgesehenen Tank entleert werden.

Donnerstag, 13. Juli 1961

Erster Tag Arbeit unter Deck im Maschinenraum. Den Ersten Kontakt mache ich eine Besichtigung der Hilfsdiesel Anlage. Mit diesen drei Motoren wird Strom erzeugt. Einer dieser Dieselgeneratoren ist immer in Betrieb. Je nach Bedarf kann ein zweiter oder dritter Generator dazu geschaltet werden.

Auf der Vergangenen Reise, von Südafrika kommend, hatte ein Hilfsdiesel Schaden genommen. Bei der letzten Revision wurden die Schrauben des Pleuelstangenlagers nicht gesichert. So konnten sich die Schrauben langsam lösen. Die Folgen waren, beschädigte Kurbelwelle und Pleuelstange, beides musste erst von Sulzer beschafft werden. Der Sulzer Monteur Georg Lehmann musste die Reparatur im Hafen von Rotterdam leiten. Leider reichte die Zeit nicht dazu. Unser Kapitän Lugli Domenico entschied, dass Georg Lehmann mit uns auf die Reise kommen musste um auf See die Reparatur zu Ende zu führen. Am Zweiten Tag auf See wurde der Motor zum Test gestartet und alle waren zufrieden. Mit der Gewissheit in einigen Tage bei der Ankunft in Kuba das Schiff verlassen und die Heimreise antreten zu könne, genoss der Sulzer Monteur die sonnigen Tage auf See wie ein Tourist auf einer Kreuzfahrt. Dann wird der reparierte Hilfsdiesel, (dient zur Stromerzeugung,) mit Sodawasser gewaschen und mit Farbe neu gestrichen. Früher waren die Motoren und sonstige Aggregate mit einer schwarzen Farbe versehen, nun erscheine sie in schöner hellgrüner Tönung. Jetzt ist alles viel heller und man hat das Gefühl die Räume seien viel grösser.

Wir, Rene Wagner und ich, durften als Reiniger mithelfen.

Freitag 14. Juli 1961

Am späten Nachmittag wird das Trockendock geflutet, das Schleusentor geöffnet und wir verlassen die Werft von Schiedam in Richtung offene See. Wir neuen stehen auf dem Affendeck, (Peildeck) das ist eigentlich das Dach der Brücke. Von dort geniessen wir die Ausfahrt aus dem Hafen Rotterdam. Geniessen ist zwar nicht der richtige Ausdruck. Ich verspüre jede Bewegung und mir ist nicht so Wohl dabei. Ein banges Gefühl kommt in mir auf und ich beginne zu zweifeln, ob der Entschluss zur See zu fahren, richtig war. Eine Rückkehr ist jetzt nicht mehr möglich und ich fühle mich zum ersten male in meinem Leben richtig beschissen und gefangen. Welcher Teufel hatte mich da geritten und zu dieser Idiotie verführt?

22 Km westlich bei Hoek van Holland, begrüsst uns die Nordsee mit starkem, kalten Wind. Die Wellen tragen weisse Schaumkronen. Langsam geht die Sonne unter. In der Ferne leichter Dunst. Das Schiff beginnt sich zu bewegen. Es neigt sich zur

Linken und dann langsam wieder auf die rechte Seite. Man mag mir verzeihen, wenn ich es so beschreibe, ich bin ja noch kein richtiger Seemann und weiss noch nicht was Steuerbord, Backbord, Schlingern, Rollen und Stampfen ist.

Es ist dunkel und wir sind auf offener See in Richtung Süden zum Kanal von England. Das laufen macht mir Mühe und mein Magen beginnt zu rebellieren, kann ihn aber noch in Schach halten und er gewöhnt sich auch an die dauernden Bewegungen.

Die Überfahrt über den Atlantik ist ruhig, an die kleinen Bewegungen des Schiffes gewöhne ich mich. Die salzige Seeluft und das dauernden Rollen des Schiffes machen mich aber sehr müde.

An die Arbeiten im Maschinenraum gewöhne ich mich sehr schnell. Ich weiss ja, alle müssen einmal unten anfangen, also die schmutzigste und die unangenehmsten Arbeiten werden von den Neuen gemacht. Im Moment sind es die Flurplatten die gereinigt werden müssen. Das sind Bodenbleche von 5 mm dicke, so genannte Riffelbleche, sie sind voll mit altem Öl, Russ und Schmutz. Mit Drahtbürsten, alten Lappen und einem Eimer mit Dieselöl bewaffnet bürsten und scheuern wir die Platten sauber bis sie wie neu glänzen, Eine nach der Andern. So geht es die ganze Woche.

Auf der Vergangenen Reise, von Südafrika kommend, hatte ein Hilfsdiesel Schaden genommen. Bei der letzten Revision wurden die Schrauben des Pleuelstangenlagers nicht gesichert. So konnten sich die Schrauben langsam lösen. Die Folgen waren, beschädigte Kurbelwelle und Pleuelstange, beides musste erst von Sulzer beschafft werden. Der Sulzer Monteur Georg Lehmann musste die Reparatur im Hafen von Rotterdam leiten. Leider reichte die Zeit nicht dazu. Unser Kapitän Lugli Domenico entschied, dass Georg Lehmann mit uns auf die Reise kommen musste um auf See die Reparatur zu Ende zu führen. Am Zweiten Tag auf See wurde der Motor zum Test gestartet und alle waren zufrieden. Mit der Gewissheit in einigen Tage bei der Ankunft in Kuba das Schiff verlassen und die Heimreise antreten zu könne, genoss der Sulzer Monteur die sonnigen Tage auf See wie ein Tourist auf einer Kreuzfahrt.

Dann wird der reparierte Hilfsdiesel, (dient zur Stromerzeugung,) mit Sodawasser gewaschen und mit Farbe neu gestrichen. Früher waren die Motoren und sonstige Aggregate mit einer schwarzen Farbe versehen, nun erscheine sie in schöner hellgrüner Tönung. Jetzt ist alles viel heller und man hat das Gefühl die Räume seien viel grösser.

Ein Motormann und ein Assi. (Assi. = Assistent des Maschinenoffiziers) demontieren eine Wasserpumpe, sie ist nicht mehr dicht. Da wird ein Gleitlager neu gegossen, ausgedreht und eingeschabt. Der Achse wird der Bronze Mantel mit einem Meissel auf gespalten und entsorgt. Der 4. Maschinenoffizier, Willi Schatzmann, steht an der Drehbank und macht eine neue Büchse. Die wird, wenn ich mich noch richtig erinnere, 3/100. kleiner im Durchmesser gebohrt als der Durchmesser der Achse. Damit nun die Bronze Büchse über die eigentliche Stahlachse gestülpt werden kann, muss sie in heissem Öl auf 80⁰ C erhitzt werden und die Stahlachse wird mit Eis gekühlt. Nun kommt die heikelste Arbeit. Die Büchse muss in einem Zug über die Achse geschoben werden, wenn das nicht gelingt, muss sie wieder auf gespalten werden und die Arbeit beginnt von vorne.

Zwischendurch gehen wir mal für eine Zigarettenlänge auf Deck und geniessen die Gegend, das Rauschen des gepflügten und verdrängten Wassers. Nur Wasser, soweit das Auge reicht, bis zum Horizont. Im leichten Fahrtwind den Elementen

Wasser und Luft ausgeliefert, geniessen wir die rätselhafte Einöde. Und doch, unter uns gibt es Leben.

Welche Fische sind im Moment in unserer Nähe? Welche Topographie ist unter uns?

Immer wieder sind grössere und kleinere Felder von braunen Wasserpflanzen zu sehen. Es ist das so genannte „Saragossa Gras“ das nur im Nordatlantik vorkommt. Faszinierende Natur!

Montag, 17. Juli 1961

Neue Erfahrung. Laut Tagesmenu gibt es heute zum Mittagessen Spagetti, so richtig gute italienische Spagetti. Könnte man den Spruch vom, „Wasser das einem Munde zusammen läuft“, wörtlich nehmen, müsste ich im eigenen Speichel ertrinken. Um 10.30 Uhr muss ich mal meinen Arbeitsplatz verlassen. Wie ich die letzte Stahltüre vom Maschinenraum in den Kabinengang öffne schlägt mir ein unerträglicher Gestank entgegen, er muss aus der Küche her kommen, mein Magen rebelliert. Beim Mittagessen erfahre ich, dass dies die Peperoni seien, habe wohl den Namen schon gehört, aber heute das erste Mal mit ihnen Bekanntschaft geschlossen. Meine Spagetti bleiben auf dem Teller stehen, ich muss hinaus an die frische Luft und hoffe, dass dies nicht alle Tage passieren wird.

Donnerstag 27. Juli 1961

Wir ankern 17 Meilen vor [Caibarién](#), Ostküste von Kuba. In der Nähe sehen wir grüne Landstriche. Dies sind aber nur Vorgelagerte, kleine Inseln von Mangroven. Das Wasser ist hier nicht so tief, manchmal kann man bis zum Grund hinunter sehn. Auch Haie, besonders Hammerhaie sind sehr viele zu sehen. Bei einem Spaziergang auf das Vorschiff sehe ich einen grossen Schwarm Barrakudas, es sind sicher mehrere hundert.



Backbord sehen wir unbewohnbare Mangroven Inseln Steuerbord liegt Caibarien. Tiefe lediglich ca. 20 Meter.

Dann werden schon die ersten Zuckerfrachter angeschleppt. Es sind immer drei oder vier Holzschiffe mit Holzmasten zum Segeln, sie werden von einem kleinen Motorschlepper gezogen. Sie legen längseits der „Celerina“ und werden fest gemacht.



Diese Boote haben kein motorisierter eigenen Antrieb

Die Bord eigenen Ladebäume werden klar gemacht. Das heisst, Ein Baum wird so über den Leichter mit den Zuckersäcken gerichtet. Der andere wird über der Ladeluke der „Celerina“ positioniert. Jeder Ladebaum hat eine elektrische Seilwinde. In der Fachsprache sind dies die „Winches“. Auf diese Weise werden ganze Schiffe verladen, wenn kein Kran in der Nähe ist.



Masthaus mit den Hangertrommeln, Ladewinden und den Windencontrollern



Sicht in die Ladeluke IV, sichtbar der Wellentunnel.

Samstag 29. Juli 1961
Der Erste Landgang.



Vier dieser Boote werden im Konvoi mit einem Schleppboot vom Hafen zur M/S „CELERINA“ gezogen.

Mit den leeren Zuckerfrachtern fahren wir in drei Stunden in den Hafen Caibarién. Diese Zuckerfrachter sind wie oben schon beschrieben, grosse Lastkähne aus Holz die etwa 250 Tonnen Ladekapazität haben. Mit Zuckersäcken von 50 kg sind sie bis zum Rand gefüllt. Drei solcher Kähne werden von einem kleinen Schleppschiff gezogen.

Wir, acht Schweizer, sind im Hafen angekommen. Caibarién ist ein kleines Hafenstädtchen. Offenbar funktioniert das Buschtelefon. Junge Mädchen stehen an der Pier, winken uns zu und wir reagieren nicht. Ich denke es sind die Töchter der Verlademannschaft, die auch mit diesem Boot nach Hause gefahren sind und von ihren Töchtern oder Frauen abgeholt werden. Kaum mit festem Tritt auf kubanischem Boden kommen sie auf uns zu, begrüßen uns mit einem Kuss auf die Wange, und fordern uns auf mit in die Stadt zu gehen. Was mich erstaunt, obwohl wir uns nicht verständigen können, wir können nicht spanisch, die Mädchen nicht englisch an Deutsch schon gar nicht zu denken, wir verstehen uns. Zuerst machen wir Halt bei der nächsten Bank. Ich wechsele 25 US-Dollar für 25 Peso. Dies wird mir aber nie wieder passieren. Auf dem Schwarzmarkt erhält man für einen US-Dollar ca. 3 Peso und in Havanna soll man sogar 5 Peso bekommen.

Anschliessend hat man natürlich Durst und lässt sich in der nächsten Kneipe ein kühles Bier servieren. Die Mädchen wollen natürlich auch etwas und trinken ihren roten Saft.

Das Land muss schon arm sein, denke ich, nirgendwo ist ein normales Trinkglas zu finden. Das kühle Nass, gleich was es ist wird in halben Flaschen serviert. Die Flaschen werden auf halber Höhe durchgetrennt, der obere Teil ist Abfall, dem unteren Teil wird an der Bruchstelle die Kante gebrochen und das sind dann die Trinkgläser. Natürlich möchten die Mädchen auch etwas verdienen und bleiben uns

bis am Abend. Habe nirgends vermerkt was an diesen Abend mit diesen Mädchen noch alles geschehen war.

Wir hatten schon am Nachmittag unsere Prioritäten geändert. Für diesen Tag stand an Erster Stelle die Köstlichkeiten der Natur und Zuckerrohrs. Uns stellte sich die Frage? Welches ist der beste Rum, die Flasche kostet einen Dollar oder 3 Peso. Nach langem Palaver sind wir uns einig. Wir konsumieren drei Sorten Rum. Den lokalen Fusel mit einem unaussprechlichen Namen, den Rum Colonial und den Rum Bacardi. Wir einigten uns auf folgende Spielregel: Wer anderntags noch normal auf den Beinen stehen kann, hat sicher auch den besten Rum konsumiert.

Sonntag 30. Juli 1961

Ein warmer Sonnenstrahl und das Rauschen der Meereswellen mit weissen Schaumkronen weckten mich. Ich lag neben meinen Kollegen im Sand unter hohen Palmen. Eine herrliche, kühle Meeresbrise liess die Palmen über mir schaukeln. Eine tiefe Zufriedenheit machte sich um meine Seele breit und der Wunsch kam auf, dieser Morgen möge noch lange nicht enden. So langsam merke ich was passiert war. Nach durchzechter Nacht sind wir nach einem langen Spaziergang ausserhalb der Stadt in einem Park am Meer gestrandet. Völlig übermüdet haben wir uns zum letzten Drank auf den Boden gesetzt und da müssen wir eingeschlafen sein.

Nun war es Zeit wieder auf die Beine zu kommen und Bilanz zu machen. Bacardi hatte gesiegt und ich durfte mich glücklich zu den Siegern zählen. Was war sonst noch in der Nacht passiert? - Nachdem Willy, Werner und Erich nicht auf die Beine zu bringen waren, entschlossen wir, Kurt, Peter und ich, uns auf einen Spaziergang durch die Stadt auf zu machen und bei jeder Möglichkeit die sich bot wieder ein oder zwei bis drei Espressos zu konsumiert. Der Kaffee ist sagenhaft gut obwohl es qualitativ sicher nicht die schönsten und besten Bohnen waren. Die besten uns schönsten Kaffeebohnen wurden ins Ausland verkauft.

Nun galt es aber auch mal etwas zu essen und wir suchten ein Restaurant das unserem Geschmack entsprach. Dazu muss man wissen: Fidel hat erst seit zwei Jahren das Ruder des Staates Cuba fest im Griff und im ganzen Land herrscht immer noch die Revolution. Heute haben die Leute Geld aber nichts zu essen - und zu Batistas Zeiten war es umgekehrt, das Volk hatte kein Geld, aber zu essen. Die Speisekarte sah etwa so aus. Ein A4 Format mit etwa 14 Menus, einmal Crevetten mit Pommes Frites und auf der nächsten Zeile Pommes Frites mit Crevetten, jedenfalls auf jeder Zeile sicher etwas mit Crevetten. Für einen randvollen Teller haben wir umgerechnet ca. 80 Rappen bezahlt.

Für mich waren auch die Crevetten und die Meeresfrüchte Neuland.

An diesem Tag habe ich ein Teil meiner Seele den Meeresfrüchten verkauft.

Nach dem Essen und mit einigen Kaffees im Bauch sind wir an den Strand gelaufen wo wir wieder unsere Kollegen trafen. Sie waren aber nicht allein, der ganze Strand war, soweit man sehen konnte von Badegästen in Beschlag genommen. Na klar, es war ja Sonntag und da hat man ja auch auf der Sonnen- und Zuckerinsel seinen freien Tag den man mit der Familie verbringen möchte.

Dienstag, 01.08.1961

Wir nehmen den Tag locker und geniessen das schöne sonnige Klima. Vom Vorschiff aus sehen wir im ruhigen und glasklaren Wasser einen grossen Barracuda Schwarm. Achtern versuchen es zwei Italiener mit der Angelrute, - nicht auf Fische sondern auf fliegende Möwen was uns natürlich wütend macht und wir stellen sie zu Rede. Bruno kommt mit einem grossen Ring aus 5 mm Stahldraht, ca. 1 Meter Durchmesser. Er spannt ein Netz und in der Mitte befestigt er einen Köder aus Fleischresten. Nun wird in der Mitte des Netzes noch ein altes Kugellager befestigt, so dass das Ganze an einer Leine hängend auf den Meeresgrund herabgelassen werden kann. Hier wo unser Schiff vor Anker liegt, ist lediglich eine Tiefe von ca. 20 Meter. Der ganze Korb wird gleich nach einer Minute wieder heraufgezogen und der Erfolg ist gross, sieben Krabben werden gefangen. Der Erste wird vom Bootsmann Rizzi Pietro gleich roh gegessen. Die anderen gelangen in die Küche wo sie in heissem Wasser gekocht und dann als Vorspeise serviert werden.

Am späten Nachmittag gehen einige mit dem Rettungsboot hinüber zur M/S „General Guisan“ um den 1. August dort zu feiern. Sie liegt etwa 500 Meter neben uns vor Anker und wird auch mit Zucker beladen. So viel mir bekannt ist hat auch jemand Feuerwerk an Bord, das Abbrennen wurde aber vom Alten nicht erlaubt weil wir in fremden Gewässern, in fremdem Territorium sind und das könnte falsch verstanden werden. Zum Beispiel als irgendwelches Seenotzeichen.

Samstag, 05. 08. 1961

Mein Kabinengenosse Rene Wagner und ich fahren mit den andern Kollegen im Rettungsboot nach Caibarién. Dort suche wir einen Taxi der uns nach Havanna bringen soll. Nach einiger Zeit ist die Fahrt gebucht. Ein älteres Ehepaar und wir zwei sind die Fahrgäste. So kommt uns die etwa 400 Km lange Strecke auf 8 Peso zu stehen.

Die Fahrt ist wunderbar. Viele grüne, sehr fruchtbare Zuckerrohrfelder, Palmen und Bananen Strauche sehen wir. Bei einem Zwischenhalt nach ca. 2 Stunden machen wir eine Rast und das Ehepaar spendiert uns ein Bier und Sandwich. Sie selber kaufen Bananen, die grössten die ich je gesehen habe. Sie sind so lange wie mein Arm und Hand, also vom Ellbogen bis zur Fingerspitze. Die sind zwar kaum roh essbar, sie werden gekocht oder an Schweine verfüttert.

Um 13.00 Uhr sind wir in Caibarién abgefahren und um 20.00 Uhr in Havanna angekommen. Bei der Busstation werden wir ausgeladen und schon ist ein Mädchen da die uns in ein Lokal bringen will wo ihre Freundinnen uns kenne lernen wollen. Uns ist aber zuerst nicht in diesem Sinne zu Mut. Wir haben nur US Dollar und wollen diese, dem Rat von Leuten der M/S „General Guisan“ folgend, in der „Havanna-„ oder „La Flotta“ Bar zum Kurs von 1:5 wechseln. Also für einen Dollar fünf Peso. Unsere Begleiterin würde uns schon zur „La Flotta“ Bar bringen, gegen Bezahlung natürlich, sie ist ja auch auf ein Einkommen angewiesen. Doch den Kurs 1:5 sollen wir uns aus dem Kopf schlagen, das sei nicht möglich. Ihr Onkel aber versuche auch an Dollars zu kommen und da sei ein Kurs von 1\$ zu 3 Peso sicher. Nach längerem Ringen, zwischendurch war es schon 21.00 Uhr geworden, nahmen wir das Angebot an und folgten ihr durch die Strassen von Havanna. In den dunklen Gassen war es schon unheimlich und wir, dem Rat anderer Kollegen folgend, gingen nicht auf dem Trottoir sondern wir liefen in der Mitte der Gassen.

Nach etwa 15 Minuten kamen wir am Ziel an und es ging nach dem Eingang eine lange steile Treppe hinauf in das obere Stockwerk. Das heisst es war ein grosser

Innenraum von dem es auf allen vier Seiten Türen hatte. Der Raum war kahl, nur mit einer Sitzbank versehen wo wir Platz nahmen und warteten. Unsere Begleiterin gab uns zu verstehen, dass der Onkel bei den illegalen Geldgeschäften nicht gesehen werden dürfe, dies sei zu gefährlich. Also verschwand sie in einem Raum wo sie nach kurzer Zeit wieder erschien und meinte, es sei heute ein guter Tag und er würde uns die Dollars zum Kurs 1:4 wechseln. Ich gab 15 \$ und Rene 20 \$.

Gleichzeitig erschienen zwei Knaben, so ungefähr 5 bis 6 Jahre alt und putzten und polierten unsere Schuhe. Nach getaner Arbeit verlangten sie mit der hohlen Hand den wohlverdienten Peso. Wir versuchten sie zu trösten und baten sie zu warten bis uns das Mädchen das Geld übergeben würde. Sie wollten aber nicht warten, die Mutter kam hinzu und beschimpfte uns. Obwohl wir nicht verstanden wussten wir genau was sie sagte. Also stand ich auf und ging auf das Zimmer zu wo ich unser Mädchen verschwinden sah. Verschwinden ist das richtige Wort, das Zimmer war ebenso leer wie der Raum in dem wir warteten, das Fenster offen und die Begleiterin über ein angrenzendes Hausdach geflohen. Nun standen wir, wir die geprellten. Ohnmächtig, ausgeliefert zu sein, nur noch einen Gedanken mir der Satz von Goethe`s Dr. Faust: „Da steh ich nun, ich armer Tor, und bin so klug als wie zuvor.“

Ich zog meine Schuhe und Socken aus, dort hatte ich noch fünf US\$ versteckt für den absoluten Notfall. Der war nun wirklich eingetreten. Nun konnte wir nur noch bar mit einem US\$ bezahlen was natürlich für die Buben ein einmaliges gutes Geschäft war. Mit gesenktem Haupt verliessen wir das Gebäude und irrten durch die Gassen.

Es gab nur noch ein Problem, wie kommen wir mit den zusammengelegten 9\$ nach Caibarién zurück? Als wir einen Polizeiposten sahen, überlegten wir was zu tun sei. Die Wahrheit konnten wir ja nicht sagen, auch uns Fremden war es Verboten auf dem Schwarzmarkt Geld zu tauschen. Nach grosser Überwindung gingen wir doch auf den Posten und machten uns mit Händen und Füssen verständlich. Wir gaben an, uns sei Geld gestohlen worden und nun wollten wir nur noch auf den Busbahnhof um nach Caibarién zu gelangen. Zwei Polizisten begaben sich mit uns auf die Strasse und wir glaubten sie hätten unsere Zeichensprache verstanden um uns den Weg zum Busbahnhof zu zeigen. Sie aber glaubten wir wollten die Polizei zu der Stelle führen wo wir bestohlen wurden. Der Irrtum war perfekt und das umherirren so lange bis es den Polizisten zu dumm wurde, also kehrten wir zurück auf den Posten und man bat uns auf der Bank Platz zu nehmen. Nach einer halben Stunde erschien ein Herr der uns in Englisch begrüßte und als Mitglied der Interpool vorstellte. Nach einer kurzen Befragung brachte er uns zu Fuss an den Busbahnhof. Er gab uns seine Karte und wir sahen mit wem wir es zu tun hatten.

Es war Frank Rodriguez Escobar 110 Havanna. (*„bon et mas afecturso saludo a su pais de Francisco Rodriguez“*), das hatte er noch auf die Karte geschrieben.

Mit der Hilfe von Francisco Rodrigues gelang es uns noch einen billigen Stehplatz im Bus für 4\$ zu erhalten. Mit noch einem Dollar im Sack sind wir dann um 00.30 Uhr in Richtung Santa Clara – Caibarién abgefahren. Natürlich konnten wir sitzen, niemand kontrollierte uns.

Sonntag, 06. 08. 1961

Um 08.00 Uhr sind wir in Caibarién angekommen und finden unsere Kollegen von der M/S „Celerina“ und der M/S „General Guisan“ vor der Staatsbank in einer Menschenschlange stehen.



Vorne links stehend 2 Crew Mitglieder der MS General Guisan und Rene Wagner aus Basel

Heute ist in Kuba ein sehr wichtiger Tag. Auf Anordnung des Staatschefs Fidel Castro müssen heute alle Leute ihr Bargeld gegen neue Scheine eintauschen. Das ganze Vermögen muss deklariert werden. Jeder Bürger erhält lediglich 300 Peso ausbezahlt, das restliche eingetauschte Geld und belegbare Vermögen wird gut geschrieben. Ab morgen kann dann normal darauf zugegriffen werden. Die alten Scheine haben dann absolut keinen Wert mehr. Offenbar will man dem blühenden Handel mit Dollars begegnen und das illegale Schwarzgeld vernichten. Auch ich stelle mich zu meinen Kollegen und warte einige Stunden bis sie ihre Umtauschaktion durchführen können. Mich trifft dies nicht, ich habe ja keine Pesos.

Ein schöner Sandstrand lädt zum Baden ein, echte Sonntagsstimmung. Familien mit energiegeladenen Kinder – eben Sonntag.

Den ganzen Tag ohne Geld in der Stadt oder am Strand herumgeirrt, auf die Nacht gewartet um irgendwo auf einer Sitzbank etwas zu schlafen.

Nach der Abenddämmerung füllt sich die grosse Parkanlage vor der Kathedrale nach und nach mit Menschen. Auffallend ist, die Einen, sie laufen im Uhrzeigersinn um den Park. Ebenso viele Leute bilden den äusseren Ring und laufen im Gegenuhrzeigersinn um die Parkanlage. Bald hatte sich das Geheimnis gelüftet. Für verheiratete Paare dient dieser Rundgang im äusseren Kreis nicht nur als Fitness Parcours. Man ist sehr interessiert über das Verhalten der Jugend, vielfach der eigenen Kinder die meist zu zweit im inneren Kreis ihre Runden drehen. So begegnen sich jungen Frauen und Männer nach jeder Runde wieder. Aus einem Lächeln in der Ersten Runde kann ein Zweites und ein Drittes werden und vielleicht

bleiben so manchmal zwei sich sympathisch findend Leute stehen und tauschen ihre Blicke mit ein paar lieben Worten aus und laufen dann zusammen im äusseren Kreis, sicher mit versteckter Begleitung der privaten Sicherheitspolizei, gemeint natürlich die Eltern, Tanten oder Onkel, weiter. Sollte sich dann einmal die jungen Küken abseits begeben ist sicher eine Henne oder Hahn in der Nähe. Da müssen die Schmetterlinge im Bauch der jungen Menschen Überzeit leisten müssen. So ist man auf der Suche des anderen Geschlechts und so hat schon manches Schicksal oder Glück den Anfang für die Erhaltung und Fortbestand der Menschheit seinen Anfang genommen.

Und meine Schmetterlinge? Die merken, dass meine Taschen leer sind und verhalten sich gezwungener Massen ruhig.

In der ganzen Parkanlage, im Rasen, auf der Strasse wimmelt es von mittelgrossen Krappen die über die Strasse rennen. Hin und wieder kommt ein Auto des Weges. Das Geräusch der brechenden und zersplitternden Schalentiere tönt so als würde man Eierschalen in der Hand zerdrücken, nur viel lauter. Ein Geräusch das man nicht so schnell vergisst.

Montag, 07. 08. 1961

Um fünf Uhr am Morgen besteigen wir unser Rettungsboot und fahren in Richtung M/S „Celerina“. Willy Schatzmann hält das Ruder und es ist eine richtige Freude so über die Wellen zu tanzen. Alle sind still und noch müde. Es gibt etwas Seegang und nach kurzer Zeit muss sich bereits einer übergeben der sonst nie Seekrank war. Ich, der ja immer Krank war hatte nun bei diesem Wellengang richtig den Plausch.

Samstag, 12. 08. 1961

Ein schöner, warmer und sonniger Tag.

Nach einer kurze Abenddämmerung und Übergang vom Tag in die junge Nacht um 18:00 Uhr streicht eine angenehme abkühlende Briese kühlender Seeluft durch Caibarien und lässt das Leben so richtig erwachen.

Zusammen mit Fritz, Willy und René gehen wir in Richtung Stadtpark und drehen mit phantasievoller Hoffnungen die Erste und die Zweite Runde. Wie lange wir uns im Kreise drehten weis ich nicht mehr, war auch nicht wichtig.

Plötzlich bemerkte ich, dass Willy und Rene nicht mehr da waren. Suchend in die Runde schauend begegnete ich zwei dunklen, lachenden Augen. Ihr lächeln und meine Schmetterlinge im Bauch übernahmen die Führung des weiteren Geschehens und ich liess mich einfach treiben.

In meiner Seele war nur noch eine Melodie mit dem Wortlaut von Walter Rothenburg gesungen.

So ein Tag, so wunderschön wie heute,
So ein Tag, der dürfte nie vergehen.
So ein Tag, auf den man sich so freute,
Und wer weiss, wann wir uns wieder sehnen.

Ach wie bald entschwinden schöne Stunden,
Und die Tage im Wind verwehen.

So ein Tag, auf den man sich so freute,
So ein Tag, der dürfte nie vergehen.

Uns Matrosen ist doch nichts zu viel.
Für einmal ist`s das höchste Ziel,
Das jedes Herz erglühen lässt,
Und bleibt auch in uns ewig fest.

u. s. .w.

So muss es wohl im Paradies gewesen sein, mir wurde der Apfel von Onelia Ledesmagereicht und ich habe den Kampf mit der katholischen Moral und Hilfe der Schmetterlingen auf wunderbare Weise verloren.

Nachtrag: Da möchte ich fast die Meinung vieler Kubaner teilen die sagen, „Auf Kuba gibt es keine Prostitution“

Natürlich wollen viele junge Frauen irgendwie das nötige Geld für Familie und Kinder beschaffen und da bieten die Fremden, in Hafentstädten besonders die Seefahrer die beste Gelegenheit.

Die Mädchen brauchen nur den Landgang der Matrosen abzuwarten. Die Männer werden wie alte Freunde begrüsst und dann bieten sie sich als Fremdenführerinnen an die ihre Heimat, ihre Stadt mit all den Sehenswürdigkeiten zeigen wollen. So kommt man sich näher, geht etwas trinken oder essen. Sie zeigen die Geschäfte, die Auslagen hinter den Schaufenstern. Da merkt man als Mann natürlich bald einmal ob die Begleiterin etwas Bestimmtes anschaut, oder was ihr besonders gefällt. Einmal sind es ein Paar besonders schöne Schuhe oder ein schönes Kleid. Es kann auch eine Handtasche oder sonst was sein.

Seeleute kennen natürlich dieses Ritual und machen das Spiel mit. Nach dem Einkauf hat man eine glückliche Begleiterin, geht etwas Essen und dann in den Ausgang wo getanzt und gefeiert wird. Müde, aber doch nicht zu Müde kommt man irgendwann in einem Hotel zu einer schönen Begegnung die nicht an ein Dirnengeschäft erinnert. Der nächste Tag verbringt man auch zusammen. Man kauft ihr auch heute wieder etwas und so wiederholt sich der Tag bis zur Rückkehr auf das Schiff.

Meist ist es so, dass die Mädchen beim nächsten Landgang schon warten und sich auf ein neues Geschenk freuen.

Ich habe auch erlebt, dass die Mädchen mit Stolz ihren Seefahrenden Freund zu sich nach Hause eingeladen und der Familie vorgestellt haben. Auch da wurde man sehr herzlich eingeladen und bewirtet. Schnell einmal hat man da gesehen mit was der Familie geholfen werden konnte. Auch da hat man den Dollar rollen lassen und alle waren glücklich. Nie hatte man aber das Land verlassen mit dem Gefühl einer Dirne begegnet zu sein.

Sonntag, 13. 08. 1961

Der „Sprücheklopfer“ Werner Gfeller legt sich mit Kubaner an, bekommt ein Veilchen und muss fliehen.

Montag, 14. 08. 1961

Gestern haben wir die süssen Früchte der Karibik genossen. Gar mancher wird sich fragen, ob dabei deren Samen es schafft den Bestand der Köstlichkeiten auf Cuba zu erhalten.

Dienstag, 15. 08. 1961

Heute sehen wir besonders viele Hammerhaie um das Schiff. Mit einer langen Leine, am Ende ein Stahlseil und Fleischhaken versehen, versuchen wir einen zu fangen. Als Köder nehmen wir in Blut getränkte, weisse Putzlappen. Aber heute haben wir kein Glück. Sie kommen wohl sofort um zu sehen was da abgeht, zubeissen will aber keiner. Eine Gabel mit Dreizack und Widerhaken an ein Stahlrohr geschweisst binden wir ebenfalls an eine Leine und werfen sie gegen die Haie. Ernsthaft verletzt wurde aber keiner. Mehr Glück hatte da Maschinen Chef-Engineer, Dee Cornelius. Mit einem normalen Angelhaken an der Leine und ein Stück Fleisch als Köder versuchte er sein Glück auf Steuerbord. Plötzlich hatte er einen Mittelgrossen Barracuda am Angel und wollte diesen aus dem Wasser auf das Schiff heben als ein noch grösserer wie ein Pfeil aus das Wasser schoss und den gefangenen Barrakuda mitten durch trennte. Erschrocken und kopfschüttelnd konnte Cornelius Dee nur noch „z z z z z chotverdummen“ stammeln und den Kopf des Barrakudas aus dem Wasser heben.

Donnerstag, 17. 08. 1961

Heute ist ein besonderer Tag, alle sind ein wenig aufgereggt, der letzte Tag in Kuba, endlich soll es weiter gehen. Wir alle freuen uns schon auf das nächste Etappenziel, Panama.

Um 22.00 Uhr machen wir die Maschine Startklar und um 22.30 Uhr laufen wir aus Caibarién in Richtung Panama aus.

Sonntag, 20. 08. 1961

Gestern Abend hatten wir grosse Konferenz und Bacardi Test, leider in meiner Kabine, heute räume ich den Schweinestall auf. Nun ist wieder alles sauber und wir freuen uns auf Morgen, da werden wir in Cristobal einlaufen.

Montag, 21. 08. 1961

05.00 Uhr Die Hauptmaschine wird laufend gedrosselt und auf Dieselöl umgestellt. Für mich ein Zeichen, dass wir in der Nähe des Kanals sein müssen. Noch vor dem Morgenessen gehe ich auf Deck und bin gleich enttäuscht. Es ist schwül warm und es regnet. In etwa 3-4 Meilen sehe ich dunkle Berge die mit schweren Wolken verhangen sind. Ein kleines Boot kommt auf uns zu, der Bootsmann und die Matrosen sind bei der Davidsleiter um den Piloten in Empfang zu nehmen. Mit einer Ledertasche übergehängt in der vielleicht Post für uns drin ist geht er in Begleitung des Bootsmanns auf die Brücke zum Kapitän. Das Schiff nimmt wieder Fahrt auf und langsam nähern wir uns an eine Pier abseits der Stadt, es sieht eher wie eine Raffinerie aus. Dort soll nun 800 Tonnen Diesel- und Schweröl gebunkert werden. Ebenfalls Frischwasser wird etwa 1000 Tonnen gebunkert.

Auch ich hatte Post erhalten. Unter anderen einen Brief meiner Schulkameradin Rösli Abt. Ein wirklich schöner Brief mit einer kleinen kunstvollen Zeichnung als Briefkopf.

Das konnte nicht nur eine nüchterne Mitteilung wie ein Zeitungsausschnitt sein. Es war etwas Besonderes, jede Zeile war mit Liebe geschrieben und mit einer Prise Sehnsucht gewürzt. Das Parfüm hatte die Reise nach Kuba gut überstanden und weckte in mir Erinnerungen, Träume und heimliche Wünsche. Schon bald aber hatte ich wieder „klar Schiff“ mit meinen Hirnzellen und ich wusste, die Sehnsucht nach vorne, dem weiten Horizont ist viel grösser als das was hinter mir liegt. Die Schweiz zu bereisen ist sicher auch schön, das werde ich mir aber für das Alter aufbewahren wenn ich dann einmal „Zeit“ viel „Zeit“ habe, im Rentenalter.

Damals konnte ich noch nicht wissen, dass ich mein Leben als Rentner im fernen Osten verbringen und, so Gott will, auch dort beenden werde.

Im Brief erinnerte mich Rösli daran, dass wir am Vorabend meiner Abreise noch zusammen mit Sonja Müller (Name geändert) im Tea Room Stopp auf dem Mutschellen waren um Abschied zu feiern. Nachdem ich die beiden Mädels bei Rösli zu Hause verabschiedete, wollte Anneli noch alleine mit Rösli sein, sie hätte ihr noch was Wichtiges zu sagen. Nun schrieb sie mir, Sonja hätte ihr eröffnet, dass sie schwanger sei. Dies wäre ja nicht so schlimm wenn es nur nicht von einem Schwarz-Afrikaner wäre. Das sei in England bei ihrem Sprachaufenthalt passiert.

Wir erhalten die Erlaubnis in die Stadt zu gehen. Für mich natürlich wieder eine neue Erfahrung. Obwohl es ein ganz normaler Montag, also ein Arbeitstag ist, dürfen wir frei machen und an Land gehen. Wir sind zu viert im Taxi und der bringt uns nach Cristobal ins Zentrum. Ich gehe zum Coiffure, lasse mir einen Bürstenschchnitt verpassen und kaufe anschliessend Souvenirs. Ausser Fritz kaufen sich alle einen präparierten Alligator von ca. einem Meter Länge. Meiner ist etwa 120 cm lang. Anschliessend treffen wir uns in einer Bar bei einem kühlen Bier.

Zum Mittagessen sind wir wieder auf dem Schiff und natürlich sehr gespannt wie das weitergeht. Um 13.00 Uhr gehen wir in den Maschinenraum um unsere Arbeit wieder aufzunehmen. Nun beneide ich natürlich die Matrosen auf Deck, die können oben interessante Dinge sehen und wir müssen unter Deck sein. Um 14.00 Uhr wird die Maschine gestartet, die Leinen sind schon los und die Fahrt geht in Richtung der ersten Schleusen. Da kommt der Maschinen Chef nach unten und sagt, wir sollten für heute frei machen und auf Deck gehen. Dies war natürlich toll und in Rekordzeit waren wir auf dem Peildeck über der Kommandobrücke, gerade noch rechtzeitig vor der ersten Schleuse. War der Himmel am Morgen noch mit dichten Wolken verhangen, so waren sie nun sehr dünn und die Sonne schien, richtig herrliches Wetter.

Um 15.00 Uhr fahren wir in die erste Schleuse von Gatun. Nun begann eine Fahrt die unbeschreiblich schön war. Nach den Schleusen zuerst auf einem See der viele Inseln zu haben schien, mal fuhren wir nach Backbord in einen Seitenkanal und dann wieder um eine Insel herum um dann gleich in einen Seitenarm nach Steuerbord zu fahren. Die Ersten Schleusen auf der Ostseite bei Christobal heissen Gatun Locks. Nach dem befahren des Süsswassersees kamen wir durch die engsten Stellen. Vor der Schleuse von Pedro Miguels sind Die Ufer stufenartig in den Felsen gehauen. Der Kanal war manchmal so schmal, dass kaum zwei Schiffe kreuzen konnten. An einer Stelle durchfahren wir einen engen und tiefen Bergeinschnitt. Um 22.15 Uhr hatten wir die letzten Schleusen bei Miraflores Lock durchfahren. Der heutige Tag war ein Höhepunkt der besonderen Art. Diese Eindrücke kann man nie vergessen.



Republica de Panamá



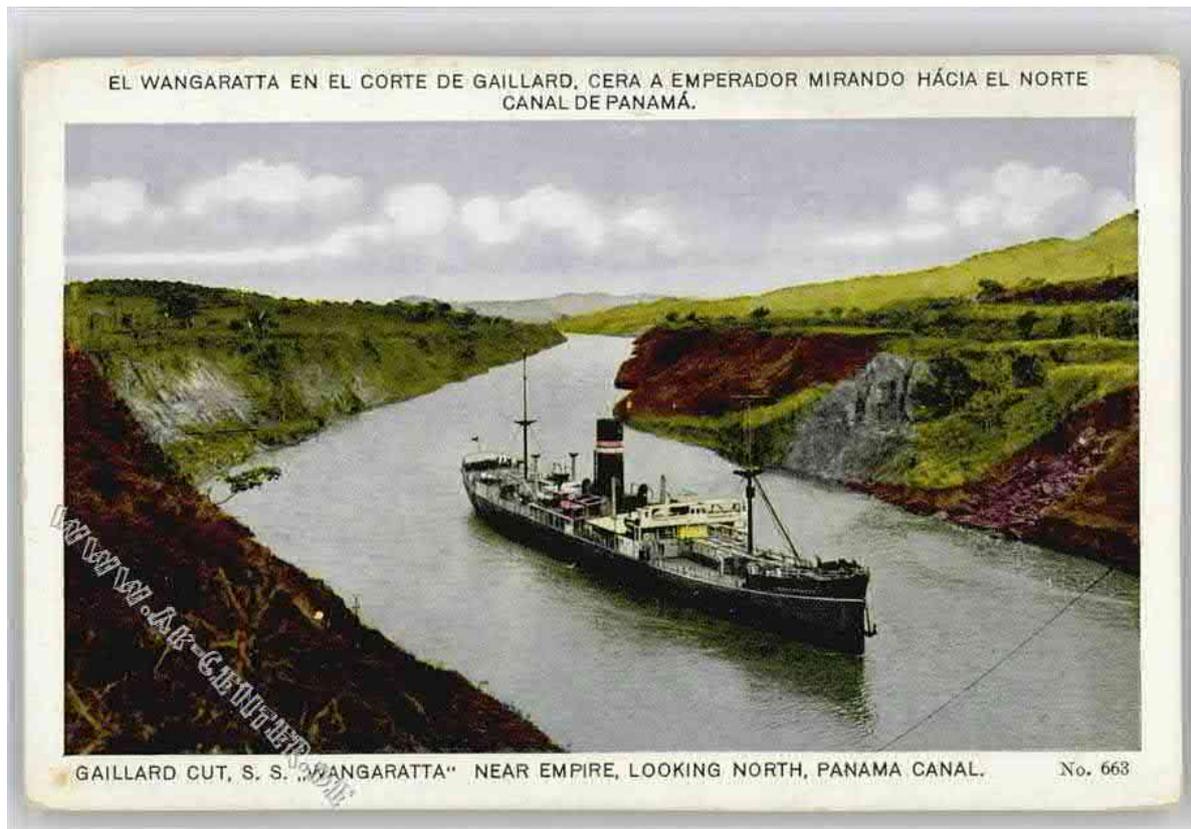
3 Schleusen von Gatun



Die *Kroonland* am 2. Februar 1915, bis zu dem Tag das größte Passagierschiff, das den Kanal je durchquerte



Mit der M/S ROMANDIE 1967



Vor der Schleuse von Pedro Miguel

Dienstag, 22. 08. 1961

Bis Mittag 15.00 Uhr sehen wir die Berge von Panama. Das Wetter natürlich sonnig und heiss. Im Maschinenraum messen wir am Manöverstand 41° C Am Abend nach dem Nachtessen treffen wir uns auf dem Achterschiff mit einem kühlen Bier und lassen nochmals Kuba Revue passieren. Jene die schon mehr seemännische Erfahrungen haben wissen so vieles aus aller Welt zu erzählen oder man erinnert sich an gemeinsame Fahrten auf andern Schiffen.

Mittwoch, 23. 08. 1961

Schönes Wetter, windstill, der Pazifik ist Spiegelglatt. Über Mittag und am Abend sehen wir Haifische.

Donnerstag, 24. 08. 1961

Das Wetter gleich wie am Vortag, am Abend etwas Wolken. Tagsüber haben uns immer wieder Delphine begleitet. Manche zeigten sogar Kapriolen wie im Zirkus. Das Wasser ist spiegelglatt, kein Wind, echt grosse Flaute.

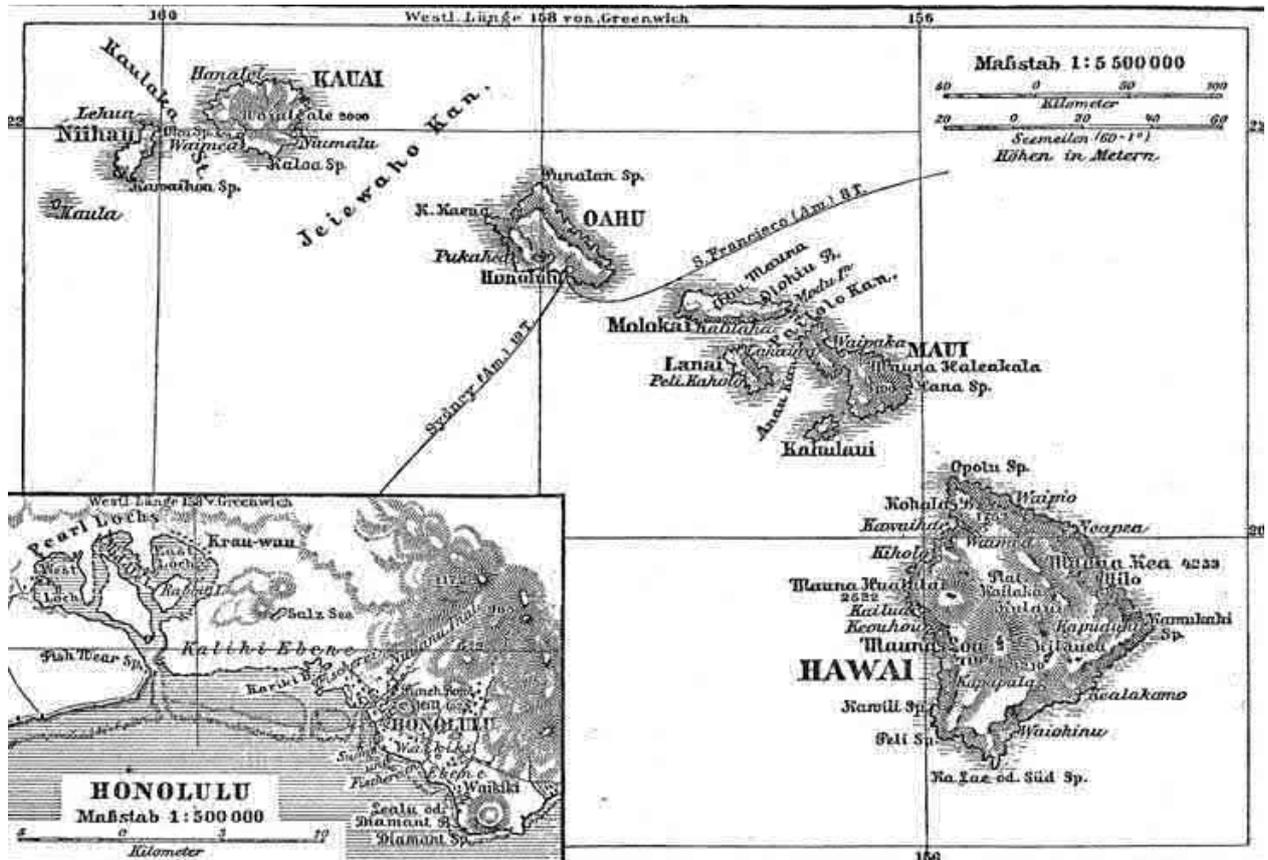
Montag, 04. 09. 1961

Von Morgen 04.00 Uhr bis 11.00 Uhr sehen wir die Inseln von Hawaii.



Hawaii





Wie muss das früher gewesen sein? So nahe an einer Insel und kein Wind in den Segeln!

Mittwoch, 06. 09. 1961

Der heutige Tag existiert eigentlich nie in meinem Leben. Wegen der Datumsgrenze schieben wir gleich von Dienstag auf Donnerstag.

Donnerstag, 07. 09. 1961

Mittags um 12.00 Uhr fahren wir über den 180⁰ Längengrad. Dies ist die Datumsgrenze und wir schieben einen Tag vor. Für mich ein komisches Gefühl, einfach vom Dienstag auf den Donnerstag zu überspringen. Werde ich da von der Natur um einen Tag betrogen? Nein, es hat schon seine Richtigkeit. Wir haben ja täglich die Zeit vorgeschoben und so zu sagen den Mittwoch täglich auf Kredit genossen.

Samstag, 09. 09. 1961

Heute Abend wissen wir, dass wir am nächsten Donnerstag in den Hafen von Shimizu einlaufen werden. Die Reise geht dann weiter nach Osaka und Kobe.

Sonntag, 10. 09. 1961

Heute Morgen um 10.00 Uhr begegnen wir dem ersten Schiff seit wir in Panama ausgelaufen sind und sichten Walfische.

Dienstag, 11. 09. 1961

Taifun-Warnung. Uns betrifft dies jedoch noch nicht. Wir sind ihm schon länger immer einen Tag voraus, er hat denselben Kurs wie wir. Bis Japan kann er aber seinen Kurs noch ändern.

Donnerstag, 14. 09. 1961

Seit Mittag 12.00 Uhr sehen wir auf Back- und Steuerbord japanische Inseln. Um 20.00 Uhr lassen wir auf der Reede vor Shimizu den Hammer fallen, (den Anker runter lassen).

Freitag, 15. 09. 1961

Gegen 07.00 Uhr laufen wir in den Hafen von Shimizu ein und machen an der Pier fest. Es ist eine spürbare Unruhe auf allen Linien. In der Nacht hat es angefangen zu regnen. Zudem kommt der Taifun immer näher in unsere Richtung. Man weiss nicht was noch passieren wird. Es wird kein Zucker gelöscht. Die verantwortlichen Leute für die Löschung der Ladung sind da, keiner arbeitet, alle warten.

Um 08.30 Uhr beginnen wir mit „Kolben ziehen“ Auch die Schlitze beim Zylinderaustritt in den Auspuff sollen geputzt werden. Doch um 09.30 Uhr müssen wir auf Geheiss der Hafenbehörden die Maschinen Startklar machen. Also setzen wir die demontierten Teile im Eiltempo zusammen. Keine Reparaturen aber Reinigungsarbeiten wären nun angesagt. Es kommt aber anders. Um 10.00 Uhr kommt die Meldung von der Brücke, dass wir an Land gehen dürfen, müssten aber spätestens um 16.00 Uhr zurück sein weil wir dann aus Sicherheitsgründen auslaufen und vor Anker gehen werden. Abends um 18.00 Uhr würde der Taifun in voller Stärke über Shimizu sein wenn er den gegenwärtigen Kurs beibehalten wird. Willy Kurt und ich gehen an Land. Noch im Hafengebiet sehen wir eine Weile dem Fischhandel zu. Der Boden einer Fabrikhalle ist übersät von Tunfischen, jeder misst so seine 2 Meter. Da sind die Händler und Käufer die feilschen wieder andere haben Stangen mit Haken und schleifen so die toten, tiefgefrorenen Fische über den Boden und stellen so für den Käufer die ausgewählten Fische zu einem Posten zusammen.



Liegeplatz in Shimizu, Japan

Ungewohnt ist auch die Arbeitskleidung der Männer. Alle haben sie einen grauen Leinen Anzug. Die Beine sind mit Wadenbinden versehen und das Schuhwerk ist eigenartig, so was sehe ich zum ersten Mal. Sie sind aus Segeltuch bis über die Knöchel geschnürt. Der grosse Zehn ist in einem separaten Teil, wie wir unsere Fausthandschuhe kennen, gefertigt. Sie tragen einen weissen Helm und weisse Fingerhandschuhe. Die meisten sind auch mit einem weissen Mundschutz versehen wie wir es bei uns im Operationssaal von den Ärzten und dem Pflegepersonal kennen.

Nachdem wir unsere privaten Einkäufe gemacht haben, gehen wir noch auf ein Bier in eine Bar wo wir gleich herzlich und vertraut von schönen Mädchen begrüsst werden. Wir machen Fotos mit ihnen und sind stolz darauf, diese Eroberungen später einmal unseren Landratten zu Hause zeigen zu können. Natürlich wollen die Mädchen auch eines dieser Fotos, vielleicht aus demselben Grunde. Deshalb habe ich noch heute die Adresse. Die Japanerin die sich mit Peter Eisenhut ablichtete hiess Midori Takahashi. Jene die mit mir auf dem Foto ist heisst, Joko Iwahara.

Gerne wären wir noch länger sitzen geblieben. Der Wind wurde aber immer stärker und es war bereits 15.00 Uhr. Also so schnell wie möglich einen Taxi rufen lassen und zurück auf das Schiff. Um 15.40 Uhr kommen wir gerade noch rechtzeitig bei der Gangway an und das Schiff legt ab. Gfeller und noch zwei andere Kollegen können gerade noch mit einem Schlepper abgeholt und zur „Celerina“ gebracht werden. Es war wirklich höchste Zeit zum Ablegen. Sieben Armdicke Trossen und drei dicke Stahlseile waren durch den Wind bedingt gerissen. Nun geht die „Celerina“ hinaus auf See. Das heisst etwa eine Meilen in mitten der grosse Bucht vor Shimizu und da werden beide Anker runter gelassen. Hier sind wir in Sicherheit. Achtern auf dem Offiziersdeck im Windschatten ist es ganz gemütlich und wir schauen uns an wie die

haushohen Brecher über die Hafenmolen in die Stadt gespült werden. Um 17.00 Uhr ist der Wind am stärksten und um 18.00 Uhr ist es fast plötzlich sehr ruhig, fast windstill und dann beginnt der Wind von neuem zu blasen aber nun von der anderen Seite. Zuerst nur leicht und dann immer heftiger und gegen 20.30 Uhr ist der Spuck vorbei. Der Wind nimmt zunehmend ab und um 22.00 Uhr ist der Taifun vorüber.

Sonntag, 17. 09. 1961
im Hafen von Shimizu



Ein Sendemast hat gestern Abend dem Taifun nicht trotzen können.

Gehe mit Erich Beyli an Land, wir wollen die Gegend erkunden und die Schäden besichtigen. Besonders der grosse Sendemast den wir sahen wie er fiel. Der Schaden ist riesig gross. Die meisten Häuser im Hafengebiet haben grosse Schäden. Der Schutt liegt vielerorts mehrere Meter hoch.

Donnerstag, 21. 09. 1961
Wir verlassen Shimizu und fahren nach Osaka.

Sonntag, 24. 09. 1961

Hier scheinen die Schäden des Taifuns noch grösser zu sein. An den Häusern sieht man wie hoch das Wasser gestiegen war. An den aus Bambus geflochtenen Wänden ist der Gips aufgeweicht und alles was unter Wasser war wurde heraus gespült. In einem Porzellan Laden kaufe ich ein Teeservice. Die Tassen sind so dünn wie Papier und trotzdem sehr stark. Die Einzelteile sind in einer Holzkiste mit Holzwohle verpackt.

Man warnt uns, dies erst auszupacken wenn sie zu Hause sind. Trotzdem habe ich es versucht, es war mir nicht möglich sie so zu packen, dass ich alles Material brauchen konnte. Die Japaner sind Meister im Verpacken solcher Sachen.



Dieses Tee-Service habe ich 1962 meinem Bruder geschenkt und vergessen.
Am 7. Oktober 2015 sah ich es zum ersten Mal wieder im Küchenschrank meiner Schwägerin.

Mittwoch, 27. 09. 1961

Motomann Werner Gfeller von Zürich mit dem entsprechend grossem Mundwerk, ist ein klein gewachsener Junge mit Minderwertigkeitskomplex, er hat die besondere Fähigkeit, sich überall unbeliebt zu machen. Mit seiner grossen „Zürischnurre“ zettelt er eine Auseinandersetzung mit Japanern an und bekommt dafür tüchtig auf die Schnauze was wir ihm so richtig gönnen mögen.



Donnerstag, 28. 09. 1961

Um 20.00 Uhr kommt ein kleines Tankschiff Backbord längsseits und wir bunkern bis Mitternacht 600 Tonnen Schweröl (Brennstoff).

Freitag, 29. 09. 1961

Um 09.00 Uhr laufen wir aus dem Hafen von Osaka aus in Richtung Nauru. Vor dem Hafen liegen ca. einhundert Schiffe vor Anker oder an den Bojen.

Samstag, 30. 09. 1961

Heute ist schlechtes Wetter. Wir fahren mit Ballast und das Schiff rollt und stampft in der grossen Dünung. Ich bin wieder einmal Seekrank und müde. Den ganzen Nachmittag liege ich im Bett und schlafe, so gut es eben geht.

Sonntag, 01. 10. 1961

Die Waschküche ist auf dem Achterschiff. Dort sind die Bewegungen am stärksten zu spüren. Ich muss aber dorthin wenn ich morgen saubere Arbeitskleider anziehen will. Nur schon der Weg dorthin ist mühsam. Wenn das Heck in einem Wellental eintaucht wird einem der Boden buchstäblich unter den Füßen weggezogen um dann gleich wieder von einer grossen Welle in die Höhe katapultiert zu werden. Zweimal muss ich mich übergeben und bin heilfroh als ich wieder in der Kabine liegen kann.

Donnerstag, 05. 10. 1961

Wir demontieren den Kleinen Hilfsdiesel, er braucht zu viel Öl. Neben dem Motor werden am Boden auf den Flurplatten grosse Putzlappen ausgelegt und alle demontierten Einzelteile schön säuberlich ausgebreitet, eine richtig militärische Auslegeordnung. So zu arbeiten macht wirklich Spass. Genau so sauber und gewissenhaft werden die Teile, jedes einzeln gründlich gereinigt, wenn nötig repariert, neu hergestellt oder durch neue Teile aus dem Ersatzteillager ersetzt. Alle Lager, Zylinderbüchsen, Kolben und Ventile müssen vermessen, geschliffen oder durch neue ersetzt werden. Mit grösster Sorgfalt werden alle Teile wieder am richtigen Ort eingebaut und zusammengesetzt. Dann kommt der Höhepunkt, so zu sagen der Neuanfang nach Beendigung einer Tagelangen, schweiss-treibenden und zum Teil schmutzigen Arbeit. Wie gebannt erwarten alle Beteiligten den ersten Start. Der Sulzer-Motoren wird mit Pressluft gestartet und wir stehen da und geniessen einfach das knorrige brummen.

Die Vorbereitungen für die Äquatortaufe laufen im Geheimen auf Hochtouren. Die Spannung schwebt fast greifbar in der Luft. Bei Werner Gfeller ist sogar ein gewisser Sadismus merkbar, er hatte seine Taufe auf dem letzten Schiff erlebt und ist nun bei den Organisatoren mit dabei. Man merkt wie er in lauter Wollust schwelgt und sich freut, nun die Neuen mal so richtig ran nehmen zu können. Ich denke, Werner hat ein allgemeines Problem mit seiner Psyche. Er ist klein gewachsen, möchte aber immer der Grösste sein. Er gehört zu den Personen, die mit Arroganz und dummen Sprüchen wettzumachen versuchen was sie gerne wären. Doch das endet dann halt hin und wieder mit einer Ohrfeige.

Am Abend alleine in der Kabine, mir ist nicht gross nach Geselligkeit zu Mute. Wäre doch nun mal Zeit, über die Zusammensetzung der Crew nachzudenken und aufzuschreiben.

Mannschaftsliste der MS CELERINA
Rotterdam
)Musterrolle)

Stand, 14. Juli 1961 in

Lfd. Nr.	Name	Vorname	Jahrgang	Grad	Nationalität	engag. bei SA seit.	angemustert CELERINA 1.
1	Lugli	Domenico	1911	Kapitän	Italien	18.03.1954	06.05.1959
2	Juon	Giuliano	1931	1. Deck Offizier	Schweiz	02.07.1953	15.02.1961
3	Gazzano	Mario	1930	2. Deck Offizier	Italien	13.08.1954	02.08.1960
4	Fritzching	Italo	1937	3. Deck Offizier	Italien	02.08.1960	02.08.1960
5	Sprunger	Jean-Pierre	1939	Funker	Schweiz	27.08.1959	14.02.1961

				Chef			
6	Dee	Cornelius	1906	Mechaniker	Holland	10.12.1959	14.02.1961
7	Sguerso	Emanuele	1930	2. Mechaniker	Italien	14.02.1961	14.02.1961
8	Widmer	Kurt	1931	3. Mechaniker	Schweiz	19.10.1956	03.08.1960
9	Schatzmann	Willy	1938	4. Mechaniker	Schweiz	19.05.1959	19.05.1959
10	Rizzi	Pietro	1913	Bootsmann	Italien	14.12.1953	02.08.1960
11	Schmid	Rolf	1939	Zimmermann	Schweiz	01.10.1959	11.07.1961
12	Poletti	Brunetto	1920	Voll Matrose	Italien	10.11.1959	14.02.1961
13	Fasciano	Paolo	1929	Voll Matrose	Italien	11.07.1961	11.07.1961
14	Vassale	Renzo	1927	Voll Matrose	Italien	16.11.1957	14.02.1961
15	Agarini	Luigi	1927	Voll Matrose	Italien	10.11.1959	11.07.1961
16	Nutt	Alois	1935	Voll Matrose	Liechtenstein	04.03.1959	01.07.1961
17	Troiano	Severio	1936	Voll Matrose	Italien	02.08.1960	02.08.1960
18	Mischler +	Walter	1934	Voll Matrose	Schweiz	05.08.1960	12.07.1961
19	Beyli	Erich	1941	Leicht Matrose	Schweiz	11.07.1961	11.07.1961
20	Ivessa	Rodolfo	1906	Donkeyman	Italien	12.09.1960	12.09.1960
21	Eisenhut	Peter	1937	Elektriker	Schweiz	01.08.1960	01.08.1960
				Ass.			
22	Bollier	Hans	1937	Mechaniker	Schweiz	21.09.1959	21.09.1959
23	Polizio	Luigi	1937	Motorman	Italien	28.08.1957	11.07.1961
24	Steinmann	Bruno	1938	Motorman	Schweiz	14.02.1961	14.02.1961
25	Muccioli	Aurelio	1941	Motorman	Italien	15.06.1959	11.07.1961
26	Gfeller	Werner	1940	Motorman	Schweiz	18.07.1960	11.07.1961
27	Schüpbach	Georg	1939	Reiniger	Schweiz	11.07.1961	11.07.1961
28	Wagner	Rene	1940	Reiniger	Schweiz	11.07.1961	11.07.1961
29	Brandenburger	Odilio	1928	Chef-Steward	Schweiz	27.12.1957	29.01.1960
30	Gobba	René	1933	2. Steward	Schweiz	24.03.1961	24.03.1961
31	Amaudruz	Bernard	1936	1. Koch	Schweiz	06.07.1959	14.02.1961
32	Röthlisberger	Fritz	1937	2. Koch	Schweiz	11.07.1961	11.07.1961
33	Rosset	Gerald	1944	Messboy	Schweiz	11.07.1961	11.07.1961
34	Berger	Edgar	1945	Messboy	Schweiz	11.07.1961	11.07.1961
35							
					Schweizer	19	
					Italiener	13	
					Holland	1	
					Liechtenstein	1	

Samstag, 07. 10. 1961

Äquatortaufe. Je näher wir zu diesem Ereignis kamen je mehr wurde darüber diskutiert und jene die es bereits hinter sich hatten wussten so viel von der eigenen Taufe zu berichten. Gar viele Storys könnten von Laien unter dem Konto „Seemannsgarn“ abgelegt werden. Schon seit Tagen werden im Geheimen Vorbereitungen für die Taufzeremonie getroffen. Schauerliche Akte werden natürlich als Gerücht verbreitet um den künftigen Täuflingen mehr Angst und Bangen als Freude zu bereiten.

Unsere Taufe begann damit, dass wir in eine Kabine eingeschlossen wurden. Unterdessen gingen die Vorbereitungen auf Deck voran. Ein gebastelter Thron für Neptun und seine Frau wurden hervorgeholt und alle Flaggen wurden gehisst. Ein Beichtstuhl, ein Tisch mit Speis und Trank und ein Coiffeur durften nicht fehlen. Bevor einem die Ehre zu Teil wurde, vor den göttlichen Neptun zu knien, musste man natürlich eine Reinigung über sich ergehen lassen. Das geschah so. Ein aus Getreidesäcken gebastelter Schlauch von ca. sechs Meter musste durchkrochen werden. Von aussen wurden die Kandidaten mit einem Feuerwehrschauch bespritzt und mit Besen angetrieben. Hatte man die Kriecherei hinter sich, durften wir vor den

Neptun knien und Beichten. Dies natürlich nicht auf einem gepolsterten Schemel, sondern auf einem kleinen Sockel mit dreikantigen Leisten damit es möglichst unangenehm war. Da mussten wir natürlich über alles Red. und Antwort stehen, was man sich so als vergangenes Ereignis geleistet hatte. Eine Frage betraf zum Beispiel das Verhalten beim letzten Landgang in Osaka. „Warum hast du dich im letzten Hafen ungenügend dem holden Geschlecht gewidmet? Damit hast du meine Frau beleidigt, zur Strafe wirst du in Zukunft bis über den Tod hinaus nur noch mit einem Stinkfisch ins Bett gehen dürfen! Damit du weisst wie das ist hast du hier eine Kostprobe.“ Dann wurde einem ein Fisch der einige Tage auf Deck gelagert wurde, damit er so richtig stinkt, uns Gesicht gestrichen. Dann aber kam zur Versöhnung auch mal etwas Gutes und nicht nur Tadel. Natürlich hatte Neptun auch Mitleid mit jenem der mal so richtig besoffen war. Ihm hatte er eine Medizin, „der göttliche Nektar“. Dieser bestand so aus allen Lebensmitteln die aufzutreiben waren. So etwa Essig und Öl mit Pfeffer und Paprika, Salz und Zucker usw. Für dies oder jenes Verbrechen das man auszubaden hatte, gab es natürlich auch noch so was wie Pillen. Nur waren sie besonders gross, so wie ein kleines Brötchen. Sie sahen sehr lecker aus mit einem Zuckerguss überzogen in dem eine Kakerlake steckte. Gesalzen und gepfeffert waren sie auch, na ja, jede Medizin ist unangenehm einzunehmen. Nach diesem feierlichen Akt kam dann die eigentliche Taufe. „Nun taufe ich dich auf den Namen Rotbarsch, Du sollst den Namen immer in Ehren halten und die heilige Salbung empfangen“. Dazu diente altes Maschinenöl, Farbe und Fett, dies wurde so richtig einmassiert, besonders in den Haaren wenn man nicht klug genug war und sie gleich vor der Taufe abasierte. Wer natürlich seine eitle Haarpracht liebte hatte nach der Taufe sicher irgendwo auf dem Kopf eine Lücke. So richtig gratis war die Taufe natürlich auch nicht. Der Preis wurde auch von Neptun bestimmt, je nach Dienstgrad betrug der Preis zwischen einer und zwei bis drei Kisten Bier. Für Offizier die noch nicht das Vergnügen hatten getauft zu werden wurde da schon noch eine Flasche Rum aufgerechnet.



Äquatortaufe, eine Tortour mit Schabernack die von einem jungen Seemann mit stolz ertrage werden. Als Belohnung winkt der Taufschein der unter Seefahrern mit Würde in Besitz genommen wird.

Der zweite Teil begann dann etwas gemütlicher. Wir, die frisch getauften gingen in den Maschinenraum wo wir uns gleich mit einem Bad aus Dieselöl reinigten. Dies war die einzige Möglichkeit, uns von Fett und Farbe zu trennen. Anschliessend wurde gründlich geduscht mit Waschmittel und Lux Seife. Gut angezogen begaben wir uns nun verspätet zum Apero. Das einzige was noch an die Taufe erinnerte waren die fehlenden Haarteile. Nach einem guten Mittagessen mit Dessert wurde anschliessenden auf Deck unter freier Sonne der arbeitsfreie Nachmittag genossen und viel Seemannsgarn gesponnen.

Sonntag, 08. 10. 1961

Schon seit Mitternacht sind wir nur mit kleiner Fahrt gefahren, nur so schnell dass der Kurs gehalten werden kann. Nauru hat ein steil abfallendes Ufer, zum ankern unmöglich. Auch eine eigentliche Pier für grosse Schiffe gibt es nicht. Da ist nur die Verladeanlage bestehend aus einem Gewirr aus Stahl und Beton mit zwei Förderbändern die ihr Schüttgut, in diesem Fall Phosphat, in einen Trichter schüttete und von dort durch ein Rohr in die Ladeluke. Schon morgen früh erhielten wir Order, alle Öffnungen, Türen, Ventilatoren und Bullaugen zu schliessen. Das feinstaubige Phosphat dringt sonst in alle Räume ein.



Nauru, einst eine reiche Insel, heute total verarmt. (Siehe im Internet)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Nauru>

Der Film ist sehenswert.

<http://www.prosieben.ch/tv/galileo/videos/2013196-sonntag-galileo-spezial-nauru-die-insel-der-superlative-ganze-folge>

Die Kollegen Peter Eisenhut, Alois Nutt, Jean Pierre Sprunger, Rolf Schmied und ich gehen am Strand spazieren. Da gibt es viele schön Muscheln und besonders viele abgebrochene Korallen. Eine nehme ich zur Erinnerung mit. Da kommt ein Australier auf uns zu, stellt sich als Agent der Phosphatgesellschaft vor und fragt ob er uns die Insel zeigen darf. Das gefällt uns natürlich und so machen wir eine Fahrt auf dem gesamten Strassennetz der Insel. Es gibt nur eine rund um die Insel herum und eine quer durch. Die Ortschaft ist klein. Wie man uns sagt gibt auch eine Schweizer Arzt und eine Krankenschwester. Total soll es etwa 4000 Bewohner haben, die meisten sind aber Australier die dort für die Phosphatcompany arbeiten. Was ich besonders schätze ist die Tatsache, dass es hier weder Schlangen noch Moskitos gibt.



Die Verladestation für das Phosphat



Links der Landebahn die Verladestation

In nur sechs Stunden wurden 13300 Tonnen Phosphat geladen, dies ist die Tragkraft der "Celerina". Um 16.00 Uhr laufen wir aus und nun hat das Deckpersonal viel zu tun. Der Bootsmann, die Matrosen und die Leichtmatrosen installieren alle Feuerwehrschräume und im Maschinenraum gibt man gehörig Druck auf die Leitung. Mit Seewasser wird nun das ganze Schiff von Kopf bis Fuss (vom Mast bis auf das Deck alles gewaschen und abgespült. Erst dann kommt für die Maschinisten wieder frische Luft in den Keller. Aber auch dort ist wie überall auf dem Schiff eine feine Staubschicht vorhanden die wir nun mühsam reinigen.

Mittwoch, 18. 10. 1961

Die letzten zehn Tage sind sehr ruhig verlaufen. Wir sind mitten im Pazifik, in weiteren zehn Tagen werden wir in Panama sein. Die See ist meist spiegelglatt, nur leichte Dünung. Keine Schiffe und nur wenige Fische gesehen. Die Arbeit wird zur Monotonie. Bei der letzten Kanaldurchfahrt habe ich in Christobal Karten gekauft, heute schreibe ich sie damit sie in Panama der Post übergeben kann.

Samstag, 28. 10. 1961

Von 00.00 Uhr bis 03.00 Uhr auf der Wache an der Hauptmaschine gearbeitet, Um 05.00 Uhr erreichen wir die Reede von Panama wo uns der Lotse empfängt. Etwa drei Meilen vor der Kanaleinfahrt wird eine gewaltige neue Brücke gebaut. Um 06.00 Uhr fahren wir in den Kanal ein. Das Wetter ist wunderbar, warm und sonnig. Ich bin schon ziemlich krank, Fieber und Halsschmerzen, aber in Christobal kann ich nicht wie versprochen, zum Arzt. Die Fahrt durch den Kanal ist überwältigend. Doch richtig genießen kann ich das Erlebnis nicht, das Fieber macht mir zu schaffen und ich bin

aussergewöhnlich müde. Gfeller hat wieder einmal Streit, von Mischler bekommt er eine saftige Ohrfeige.

Sonntag, 29. 10. 1961

Von 00.00 Uhr bis 03.00 Uhr auf der Wache an der Hauptmaschine gearbeitet, Um 05.00 Uhr erreichen wir die Reede von Panama wo uns der Lotse empfängt. Etwa drei Meilen vor der Kanaleinfahrt wird eine gewaltige neue Brücke gebaut. Um 06.00 Uhr fahren wir in den Kanal ein. Das Wetter ist wunderbar, warm und sonnig. Ich bin schon ziemlich krank, Fieber und Halsschmerzen, aber in Christobal kann ich nicht wie versprochen, zum Arzt. Die Fahrt durch den Kanal ist überwältigend. Doch richtig geniessen kann ich das Erlebnis nicht, das Fieber macht mir zu schaffen und ich bin aussergewöhnlich müde.

Mittwoch, 01. 11. 1961 (Allerheiligen)

Seit dem wir den Kanal in Christobal verlassen haben und in die Karibik eingefahren sind, ist das Wetter immer schlechter geworden. Heute wird der Wind immer stärker und entwickelt sich zu einem starken Sturm. Wenn ich meinen erfahrenen Kollegen glauben darf, ist er wirklich als schwerer Orkan zu qualifizieren. Es gelten Sondermassnahme für alle. Arbeiten ist nur unter erschwelter Bedingung möglich und auch gefährlich. Der Koch hat auch so seine Probleme mit kochen. Am Herd müssen spezielle Schlingerleisten montiert werden und die Pfannen können auch nur noch zur Hälfte gefüllt werden. In der Messe gilt das gleiche, auch an den Tischen werden Schlingerleisten montiert. Die Teller müssen in den Händen gehalten und jongliert werden. Suppe ist bei diesem Wetter nicht angesagt. Für feste Nahrung hat Bruno Steinmann eine gute Idee, man nehme ein Stück weiches Brot, knete es zu einem Teig und legt es zwischen Teller und Tisch. So bleibt der Teller an Ort als wäre er angeklebt.

Donnerstag, 02. 11. 1961 (Allerseelen) Geburtstag

Heute bin ich 22 Jahre alt und liege flach im Bett. Sogar das liegen ist problematisch und ans schlafen nicht zu denken. Ich liege wie ein Laubfrosch auf dem Bauch und strecke alle Viere von mir um mich so zu verkeilen. Das Schiff stampft nicht nur es schlingert auch sehr stark und manchmal ist es wie ein Wunder, dass man nicht aus dem Bett geschleudert wird. Dann kommt zwischendurch wieder einmal ein schwerer Brecher über das Vorschiff und knallt auf die Frontseite des Aufbaus. Meine Kabine liegt genau an dieser Front. Das Bullauge ist von aussen wie ein Panzer mit einer Stahlklappe hermetisch verschlossen damit nicht das Glas bricht. Da ich mich heute von der Arbeit verabschiedet hatte bekam ich Besuch in der Kabine vom Kapitän Lugli, dem ersten Deckoffizier G. Juon und dem Funker J. Sprunger. Sie sehen gleich dass es nicht die Seekrankheit ist, ich habe hohes Fieber und muss dauern erbrechen. Jean Pier Sprunger hat den Auftrag über Funk in Rom Hilfe anzufordern. Dort ist ein medizinisches Zentrum das für solche Fälle zuständig ist. Unter ihrer Hilfe wurden schon grössere Notfälle erledigt. Jean Pierre sagte mir eine direkte Verbindung aus der Karibik nach Rom sei nicht möglich, er hätte Radio Norddeich als Relaisstation benützen müssen.

Freitag, 03. 11. 1961

G. Juon verabreicht mir heute die zweite Penizillinspritze, die erhalte ich nun alle 12 Stunden. Am Radio hören wir die Seemannssendung haben aber sehr schlechten Empfang.

Donnerstag, 09.11. 1961

Die Krankheit ist überwunden und ich arbeite wieder. Die Zylinderköpfe müssen geschmirgelt werden, sie sind richtig rostrot. Dies ist auch eine Folge des Sturmes. Auch bei schlechtem Wetter muss für die Belüftung des Maschinenraums Luft von aussen angesogen werden. Im letzten Sturm war viel Salzwasser auch in den Maschinenraum gedrungen und hat sehr viel Rost erzeugt.

Mittwoch, 15. 11. 1961

Früh morgens kommen wir vor Avonmouth an. Leider 20 Minuten zu spät um noch in die Schleuse zu gelangen. So liegen wir halt den ganzen Tag über auf Reede vor Anker und warten auf die nächste Gelegenheit. Man muss wissen, dass hier die Ebbe und Flut 14 Meter beträgt, weltweit die grösste Differenz. Um 22.00 Uhr fahren wir in die Schleuse. Und so habe ich Zeit, meiner Schwester einen Brief zu schreiben.

Donnerstag, 16. 11. 1961

Um 00.30 Uhr machen wir an der Pier fest. Um 09.00 Uhr treffe ich den Agenten der Suisse Atlantique, Herr Krauss, er sag, dass Rene Wagner und ich ab dem ersten Dezember befördert sind, also dann als Motormann fahren. Am Abend gehe ich mit Fritz nach Bristol ins Kino. Aber nun werde ich meiner Schwester noch den Brief fertig schreiben.

Mittwoch, 22. 11. 1961

Hafenwache von Mitternacht bis 08.00 Uhr. Speziell zu beachten ist der Boiler für die Heizung und das Warmwasser. Er hat einen alten Ölbrenner und muss von Hand geregelt werden. Zum anfeuern nimmt man ein in Dieselöl getränkter Putzlappen, zündet ihn mit Streichhölzer an und schiebt ihn mit einer lange Zange in die Brennkammer wo gleichzeitig der Ventilator und die Öleinspritzung in Gang gesetzt wird.

So ungefährlich ist diese Ofen allerdings nicht. Das Sicherheitsventil funktioniert gar nicht. Es ist mit einer dicken Schicht Kalk überzogen und sollte schon lange repariert werden.

Samstag, 25. 11. 1961

Ein kleiner Tanker mit einem Fassungsvermögen von ca. 1000 Tonnen kommt längsseits und wir bunkern 800 Tonnen Schweröl und Diesel.

Montag, 27. 11. 1961

Die Frischwasserpumpe repariert. Mit Bruno Steinmann die Winschen auf Deck kontrolliert. Und dabei zwei Überstunden gemacht.

Dienstag, 28. 11. 1961

An der Hauptmaschine die beschädigte Gleitbahn für den Kreuzkopf demontiert. Dieser Schaden hat der erste Maschinenoffizier zu verantworten, er drehte den Motor ohne die Sicherungen zu entfernen.

Freitag, 01. 12. 1961

Am Morgen fahre ich bei strömendem Regen nach Bristol und bringe ein in Japan gekauftes Teeservice zur Post.

Hafenwache von Mittag 16.00 Uhr bis Mitternacht.

Samstag, 02. 12. 1961

08.00 Uhr bis 12.00 Uhr normale Arbeitszeit. 13.00 bis 16.00 Zylinderöl bunkern. Von 16.00 Uhr bis Mitternacht übernehme ich die Hafenwache für Gfeller, er ist wieder einmal nicht in der Lage. Das „Züribuebli“ hatte die falsche Flasche erwischt.

Heute sind zwei Passagiere an Bord genommen.

Sonntag, 03. 12. 1961

Ich unterhalte mich mit den zwei Passagieren und erfahre durch sie, dass sie als Missionare schon den Orient bereisten und nun mit uns nach Amerika fahren um dort eine Ausbildung zu machen. Ihre Namen und Adresse in Amerika sind:

Jean Jacques Röthlisberger
Daniel Grossenbacher
Gospel Recordings Incorporated
Glendale Blode 146
Los Angeles USA

Dienstag, 05. 12. 1961

Aus dem Hafen von Avonmouth ausgelaufen. Das Seewasser beträgt zwischen 16⁰ und 20⁰ Grad.

Wir sind 16 Tage in England gewesen und ich habe 17 Pfund (ca. Fr. 207.00) gebraucht.

Donnerstag, 07. 12. 1961

Bin schrecklich Seekrank, musste schon dreimal erbrechen.

Freitag, 08. 12. 1961

Viele Delphine gesehen. Meine Seekrankheit lässt etwas nach. Gfeller hat wieder einmal Stress, diesmal mit unserem Arbeitskollegen Muccioli Aurelio, dieser verpasst ihm ein blaues Auge. Obwohl zwischen den Italienern und uns ein gespanntes Verhältnis herrscht mögen wir „Wernerli“ die Brügel gönnen.

Samstag, 09. 12 1961

Das Wetter ist nicht schlecht, wir fahren in allgemeiner Richtung Amerika, und haben sehr grosse Dünung. Meine Seekrankheit ist vorbei und ich genieße die Berg und Talfahrt. Der Eine Tourist hat man bis heute noch nicht gesehen. Sein Kollege sagt uns er liege flach und verfluche die Seefahrt, er werde nie wieder ein Schiff betreten.

Samstag, 16. 12. 1961

Ankunft in Philadelphia. Der Hafenagent und die Zollbehörden kommen gleich an Bord und da muss wohl ein Schweizer Schlitzohr einem Zollbeamten ins Ohr geflüstert haben, wir hätten Kommunisten an Bord die illegal nach Amerika einwandern wollten. Kaum eine halbe Stunde später betreten etwa 15 Beamte der Zoll und Polizeibehörden ein. Der Landgang wird für die Italiener gesperrt und wir dürfen auch erst nach strenger Registrierung mit Verbrecherfotos an Land gehen. Unser Bootsmann der sicher nicht abhauen würde darf auch nicht an Land obwohl er Verwandte in der Nähe hat. Nach langem Jammern darf er mit Polizeibegleitung auf die Pier zur Telefonzelle und fünf Minuten telefonieren.

Das Wetter ist nass, kalt und neblig. Beim Ausgang wird mir erstmals bewusst, dass hier andere Dimensionen herrschen. Die Strassen sind viel breiter, alles ist grösser, die Distanzen sind weiter. Etwas ist aber einmalig, das habe ich noch nie gesehen. Eine normale Wohnstrasse, die Häuser sind etwa 10 Stockwerke hoch, typische Mehrfamilienblöcke. An allen Fenstern sind, wie bei Autos Rückspiegel angebracht. So können die Frauen am Fenster sitzen, stricken und die Strasse auf beide Seiten beobachten.

Donnerstag, 28. 12. 1961

Windstärke 10 bis 12. Obwohl ich schon am ersten Tag nach dem Auslaufen Seekrank bin, ist es bis heute die schönste Sturmfahrt. So hohe Wellen habe ich noch nie gesehen. Die Dünung muss von Wellenkamm zu Wellenkamm mindestens 200 Meter sein. Wir machen eine echte Berg- und Talfahrt. Es ist als würden die Wassermassen aus allen Himmelsrichtungen auf uns einbrechen, mit grossen weissen Schaumkronen über die „Celerina“ hinweg fegen und alles was nicht Niet- und Nagelfest verzurrt ist mit sich reißen. Mir kommt es so vor als würde das Schiff eine rasante Talfahrt machen um dann über die nächste Dünung in die Luft zu schiessen und dann mit einem lauten Knall in die nächste Welle zu stechen.

Montag, 01. 01. 1962

Das fängt ja gut an! Die See ist sehr ruhig, spiegelglatt die Luft ist trotz Sonnenschein sehr kalt. Ich habe die 8 - 12 Wache. Kaum habe ich meinen Dienst angetreten, etwa um 08.30 Uhr steht plötzlich alles still und gespenstig dunkel. Nur die Notbeleuchtung brennt und alle die sonst im Maschinenraum beschäftigt sind kommen im Eiltempo herunter und jeder weiss was zu tun ist. Zuerst mache ich mir Vorwürfe und frage mich, was habe ich falsch gemacht, dass dies ausgerechnet auf meiner Wache ein Black-out passieren muss? Wäre dieser Vorfall im letzten Sturm vorgefallen hätten wir kaum eine Chance gehabt heil davon zu kommen. Die Ursache ist dann aber bald gefunden. Im Backbord Tagestank für Schweröl hatte sich Wasser angesammelt. Dieser Tank ist auch der so genannte Tagestank der auf jeder Wache aufgefüllt werden muss. Solche Tanks gibt es zwei, einer Backbord und der andere auf Steuerbord. Nun müssen alle Brennstoffleitungen abgehängt und entlüftet werden. Zudem wird von Schweröl auf Diesel umgestellt damit leichter gestartet werden kann. Nach etwa 15 Minuten wird gestartet und es funktioniert tadellos. In der Zwischenzeit hat ein Mechaniker bei beiden Tagestanks die Drain Leitungen geöffnet und das Wasser abgelassen. Dies wird nun als Vorsorge für jede Wache befohlen.

Vor Avenmouth auf der Reede vor Anker gegangen. Schönes Wetter aber kalt. Die Hügel von England sind weiss mit Schnee bedeckt.

Sonntag, 07. 01. 1962

Wir liegen immer noch vor Anker und warten. Das Frischwasser ist zu Ende und was wir selber produzieren können ist viel zu wenig, es reicht gerade für den absoluten Notfall.

Gegen Mittag kommt ein Schiff längsseits und bringt uns Wasser. Wasser ist aber eher eine Beleidigung, kaum geniessbar und stark chlorhaltig. Beim Duschen verkleben die Haare total und man hat Mühe, dies wieder in Ordnung zu bringen.

Ich erhalte von zu Hause ein Packet, Briefpost und von der Reederei das Seemannsbuch.

Mittwoch, 10. 01. 1962

Am Morgen durch die Schleuse in den Hafen von Avonmouth eingelaufen.

Am späten Nachmittag gehe ich nach Bristol ins Kino und treffe später Kollegen. Vor dem Rückweg wollen wir aber noch ein kleines Bierchen trinken. In einer gemütlichen Kellerbar steht ein grosses Fass mitten im Raum. Da stellen wir uns hin und dann geht die Post ab. Der Erste geht an die Theke und bestellt acht Bier. Das erste wird gleich ex hinuntergespült und da zweite schön langsam getrunken. Dann kommt der zweite dran der besorgt wieder acht Bier und dann geht die Sauferei so weiter immer schön der Reihe nach. Die leeren Flaschen werden auf dem Fass am Aussenrand aufgestellt bis der Kreis geschlossen ist. Für diesen Abend haben wir genug, verabschieden uns und gehen auf die Busstation. Ein zweistöckiger Bus bringt uns dann nach Avonmouth. Zu Fuss geht es dann noch eine Weile ins Hafengebiet wo wir weitere Kollegen der MS „Celerina“ treffen. Bei einem Hot Doc Laden den wir schon von der letzten Reise kennen, verspüren wir alle noch Hunger den wir da stillen möchten. Da gibt es nach der Sauferei gleich noch eine Fressorgie. Wir beschliessen nämlich, dem armen Kerl alle Hot Doc's zu vertilgen die er auf Lager hat. Es waren fünfzig.

Donnerstag, 11. 01. 1962

Heute beginnen sie die Getreideladung zu löschen. Habe von Nachmittag 16.00 Uhr bis Mitternacht Hafewache.

Sonntag, 14. 01. 1962

Hafewache von Mitternacht bis morgen 08.00 Uhr. Dann gehe ich schlafen und am späteren Nachmittag nach Bristol in die Kellerbar wo man uns und unsere Trinkgewohnheit bereits kennt. Heute bringen wir es auf 64 Flaschen. Ein deutscher Gast macht sich bei uns bemerkbar weil er merkt, dass wir Schweizer sind. Er will uns ein Bier spendieren und ebenfalls am Fass anstehen. Wir weihen ihn in unsere Macken ein und er spurt, geht zum Keeper und bringt 10 Bierchen. Munter geht's dann im gewohnten Stiel weiter bis zur dritten Runde zu fünft. Da möchte er sich verabschieden und zu Mama heim. Das lassen wir aber nicht zu. Wenn er schon so nett ist uns ein Bier spendiert, wollen wir uns ja auch nicht lumpen lassen und alle wollen ihm auch ein Fläschchen spendieren. Unsere Überredungskünste fruchten bis zur nächsten Runde, dann macht er schlapp. Vermutlich hatte er einen harten Tag und möchte nun schlafen. Bis wir nach Hause gehen liegt er neben dem Fass und schläft. Auf dem Fass wurde der Kreis mit leeren Flaschen um das Fass geschlossen. Es reichte, dank des deutschen sogar für ein Kreuz in der Mitte.

Dienstag, 16. 01. 1962

Mache in Bristol auf der Post ein Telefongespräch mit den Eltern in der Schweiz. Die erste Frage an mich ist natürlich „Wann kommst du wieder nach Hause“

In Bristol treffen wir in dem Kaffeehaus mit dem Namen Bali auch Schweizer. Das Lokal gehört einem Genfer. Der Kellner heisst Emanuel und kommt von Zürich. Willy und Werner laden sie ein auf das Schiff zu kommen und versprechen eine heisse Partie.

Unterdessen bereiten einige in der Offiziersmesse die Partie vor. Doch in meinem Sinne ist es nicht, dass dies nicht gut ausgehen kann liegt für mich auf der Hand. Allein mit Bier und Whisky kann man keine an England gewohnte Schweizer, und Engländer schon gar nicht, eine „heisse“ Partie bieten. Die Leute die wir kennen lernten schätze ich nicht so ein.

Es kam wie es kommen musste, peinlich, alles lief schief und um 20.30 Uhr verabschiedeten sich alle Gäste. Willi und Werner waren schon bei der Begrüssung angesoffen und vermeintlich die grössten. Wir streiten uns über die ganze Angelegenheit und Willi sagt mir etwas, was ich ihm nie verzeihen kann. Für mich ist dieser Typ für immer und ewig abgeschrieben, ebenso Gfeller Werner. Wären da nicht noch andere Kollegen wie zum Beispiel Bruno Steinmann, Fritz Röthlisberger Nutt Alois oder Schmied Rolf, wäre die Seefahrt zum kotzen.

Dienstag, 23. 01. 1962

Da wir heute Abend auslaufen werden, beginnt für mich die erste Seewache um 20.00 Uhr bis Mitternacht mit dem ersten Offizier. Zwischen 21.00 Uhr und 23.00 Uhr haben wir das angekündigte Manöver, wir verlassen England in Richtung Amerika. Wo der nächste Hafen aber ist wissen wir noch nicht. Seewache mit Manöver ist unbeliebt, es trifft aber sicher jeden einmal, heute trifft es mich. Bei Manöver muss man besonders aufmerksam sein. Die Hilfsdiesel mit den Generatoren müssen immer im Auge behalten werden. Die Kühlwassertemperatur muss immer wieder manuell eingestellt werden. So auch das Schmieröl. Gleichzeitig muss das Schweröl auf 140⁰ Grad erhitzt und in den Separatoren gereinigt werden.

Freitag, 26. 01. 1962

Heute teilt man uns mit, dass wir in den Golf von Mexiko (vermutlich Texas) fahren und anschliessend vielleicht nach Brasilien. Genaues weiss auch der Kapitän noch nicht.

Dienstag, 30. 01. 1962

Wellenlänge ca. 10 M Seegang 2 Wind 3 Sicht 6 Meilen
Bewölk. Maschinenraum +30⁰ Celsius Seewasser +17⁰ Celsius

Mittwoch, 31. 01. 1962

Das Wetter ist regnerisch und schwül. Wir sind auf der Höhe der Bermudas. In den letzten Tagen besonders viel sargassum gras gesichtet. Das sind Pflanzen oder eben Seegrass, Braun anzusehen. Das wächst in der Sargassosee. Dies ist ein Gebiet im westlichen Atlantik. Laufend werden durch den Golfstrom ganze Teppiche übers Meer geschwemmt.

Donnerstag, 01. 02. 1962

Seit langem wieder einmal schönes warmes Wetter mit bewegter See und dann hat man halt Pech bei offenem Bullauge. In der letzten Nacht hatte ich wieder einmal viel Wasser in die Kabine deswegen. Immer wieder gibt es Brecher die über Bord kommen.

Delphine gesichtet.

Freitag, 02. 02. 1962

Die Seewachen wie folgt festgelegt:

Der Erste Maschinen-Offizier 04.00 bis 08.00 und 16.00 bis 20.00

Der Zweite Maschinen-Offizier 08.00 bis 12.00 und 20.00 bis 24.00

Der Dritte Maschinen-Offizier 00.00 bis 04.00 und 12.00 bis 16.00

Für die Offiziere sind die Wachen dem Rang angepasst. Der zugeteilte Motormann oder Assistent wechselt seine Wache von Reise zu Reise.

Für die Deck-Offiziere (Nautiker), gelten dieselben Zeiten. Sie werden jeweils von einem Matrosen oder Leichtmatrosen begleitet.

Dann ist noch die Hafenvache, sie dauert drei mal 8 Std:

1. Wache 00.00 - 08.00 - 2. Wache 08.00 - 16.00 - 3. Wache 16.00 - 24.00

So habe ich nun das verdammte Pech ausgerechnet mit Willi Schatzmann zweimal pro Tag den Keller, (Maschinenraum), zu teilen. Es geht aber besser als ich es mir vorgestellt habe. Er ist ausgesprochen nett und ich habe nicht das Gefühl, dass er mich schikanieren will. Heute Abend entschuldigt er sich bereits zum zweiten Mal für seine Äusserungen nach der misslungenen Partie in Avonmouth die mich sehr getroffen haben. Gestern Abend hatte ich mich entschlossen, auf Ende dieser Reise die Kündigung einzureichen. Mit diesem versoffenen Pack will ich nicht mehr unter einem Dach leben und arbeiten. Willi kommt auf mich zu und bittet mich, nicht an der Kündigung festzuhalten, er wisse, dass Gfeller, Wagner, Rupp und Moser im nächsten europäischen Hafen den Sack (Seemannssprache die Kündigung) bekämen. Ob ich ihm glauben kann weiss ich nicht, so ganz traue ich ihm nicht.

Samstag, 03. 02. 1962

Den ganzen Tag bewölkt und immer wieder sehen wir ein Regenbogen. Ich bin Müde und liege den ganzen Nachmittag im Bett.

Sonntag, 04. 02. 1962

Bei sehr schönem und warmem Wetter erreichen wir gegen Abend die Bahamas. Im Maschinenraum haben wir +35⁰ C. Das Seewasser hat eine Temperatur von +22⁰ C

Montag, 05. 02. 1962

Bei Bilderbuchwetter fahren wir auf spiegelglatter See den ganzen Tag durch die Floridastrasse der Küste entlang in den Golf von Mexiko. Das Seewasser beträgt heute +25⁰ C

Den ganzen Tag beobachten wir grosse und kleine Kriegsschiffe, zwei U-Boote und einen Flugzeugträger. Zwei Kriegsschiffe kommen uns sehr nahe und begleiten uns einige Meilen. Auch verschiedene Flugzeuge überfliegen uns immer wieder. Einmal donnern zwei Düsenjäger auf Meereshöhe links und rechts an uns vorbei. Zuerst werden wir durch einen Riesenkrach aufgeschreckt und erst dann sehen wir, dass es eben diese Düsenjäger waren.

Mittwoch, 07. 02. 1962

Beim Betrachten des Horizonts sehen wir einen Wald aus Ölbohrtürmen. Wir sind in den Küstengewässern vor Galveston. Wir sind noch ca. 65 km Luftlinie von Houston's Getreide Verladestation entfernt. Mit halber Kraft fahren wir durch eine seichte Lagune und später durch den Fluss hinauf nach Houston.

Donnerstag, 08. 02. 1962

Wie ich in allen Amerikanischen Häfen erlebt habe kommen auch hier nicht nur die offiziellen Agenten auf das Schiff. Es sind Händler die das Geschäft mit den Seeleuten machen.

Sie kommen mit ihren PW, manchmal auch kleinere Minivans und holen die Seeleute ab in ihr Geschäft, auch irgendwo ausserhalb der Stadt und verkaufen uns alles was das Herz begehrt. Es sind grosse Stores die alles haben ausser verderblichem Lebensmittel. Wir kaufen Kleider, Schuhe, Taschenlampen, Batterien, Souvenirs, Postkarten. Heiss begehrt sind auch die kleinen dreieckigen Flaggen vom Ort die dann in der Kabine aufgehängt werden. Es sind kleine Trophäen wie beim Jäger die Geweihe an der Wand.

Ich kaufe die ersten Jean's meines Lebens. Die zu langen Hosenbeine dürfen nicht abgeschnitten werden, sie sind einfach so nach oben gestülpt damit man noch ein Packet Zigaretten und Feuerzeug versorgen kann. Manchmal, wenn die Hosenstösse zweimal umgestülpt werden kann, dienen diese Falten auch als geheimer Tresor für den Notgroschen.

Alles was wir hier kaufen ist billig und wir fragen uns wo dabei der unbekannte Haken ist? Ist es etwa gestohlen- oder Hehlerware?

Der Geschäftsführer erklärt uns auf dem Rückweg zum Schiff, der natürlich nicht direkt in den Hafen führt sondern auf eine Stadtrundfahrt mit vielen Sehenswürdigkeiten. So haben wir nicht nur einen Händler, sondern auch ein Fremdenführer kennengelernt.

Bei einem kühlen Bier in der Nähe des Hafens lüftet er auf unsere Fragerei seinen Geschäftserfolg.

Er kauft in Fabriken grosse Mengen an Ware ein die vielleicht einen Produktionsfehler aufweise. Oder Ware die in der Fabrik bestellt, dann aber wegen fehlendem Geld nicht abgeholt werden können.

Sein einziges Handicap war, er durfte diese Ware nicht in den Amerikanischen Handel einfliessen lassen. Also macht er das Geschäft mit den Seeleuten. Er bedient seine Kunden gut, holt sie auf dem Schiff ab, bietet eine Stadtbesichtigung an und nach einem Getränk in einer Baar bringt er seine Kunden zurück auf ihr Schiff.

Mir hat er erklärt, dass die Jeans die ich gekauft habe, unten im Schritt ein Fehler aufweist. Die Nähte der beiden Hosenbeine waren gegenseitig um die Nahtbreite verschoben und dies gilt als Ausschuss. Diese Jeans werde von A bis Z mit der Maschine hergestellt und werden erst bei der Endkontrolle zum ersten Mal von Menschenhand berührt.

Erwähnenswert ist aber auch das Auto: Ein schöner neuer Chevrolet, Baujahr 1961. Sehr bequem und den üblichen tiefe tuckernden Sound des V8 Motors. Erst beim Zweiten Blick auf das Armaturenbrett bemerkte ich, dass nur der Tachometer mit Meilenzähler vorhanden und echt waren. Die restlichen Armaturen waren nur aufgemalt, so richtig auf günstigen Preis getrimmt.

Samstag, 10. 02. 1962

Aus dem Hafen von Houston ausgelaufen. Unser Ziel ist Brasilien, welchen Hafen wissen wir noch nicht vermutlich Salvador. Den Brief vom letzten Dienstag fertig schreiben.

Dienstag, 13. 02. 1962

Am Morgen um 08.30 Uhr hat Müller Franz einen Notruf empfangen. Eine Globemaster verlor rasch an Höhe, konnte dann aber doch noch eine Notlandung machen.

Mittwoch, 14, 02, 1962

03.20 Uhr, die Hauptmaschine macht die 100`000`000ste Umdrehung. Am Nachmittag sehen wir Steuerbord die Küste von Jamaika und in der Nacht auf Backbord die Küste von Haiti.

Am Abend mache ich mir einige Gedanken über die Technik der „Celerina“.

Bau / Construction

Bauwerft / Shipyard:	Brodogradiliste "Split", Split
Bau Nr. / Hull / Yard No: 151	Baujahr / Year of built: 1959
Kiellegung / Keel laying: n.a.	Stapellauf / Launching: 21.12.1958
Ablieferung / Delivery: 20.05.1959	

Vermessung / Tonnage

BRZ / GT: 5`834 / 8`840	Länge / Length: 153.32 Meter		
NRZ / NT: 3`329 / 5`129	Breite / Breadth: 18.90 Meter	Passenger: 9	
DWT: 11`100 / 13`391	Tiefgang / Draft: 8.56 / 9.21 Meter	Crew: 33	
Lightship ton: n.a.	Tiefe / Depth: n.a. Meter		

Maschine / Machinery

Maschinen-Typ / Engine type: 8-Zyl. 8SAD72 Gebr. Sulzer, Winterthur
Leistung / Power: 7'200 PS / HP
Geschwindigkeit / Speed: 15.5 Knoten / knots
Propeller: 1 Fixed blade propeller

Registrierte Schiffsnamen / Registered ship's names

Datum / Date	Schiffsname / Name	Heimathafen / Homeport
20.05.1959	CELERINA	Bâle
06.09.1976	Dolly	Piraeus
1981	Elvita	Valetta

Verbleib des Schiffes / Fate of vessel: 12.08.1983 verschrottet / broken up

Freitag, 16. 02. 1062

Am Abend ist wieder einmal ein Schweizer Unterhaltungsabend angesagt und wieder ist Gfeller der Initiant. Gfeller, Rupp, Moser, Beyli und Wagner trinken über den Durst. Sie sind alle voll besoffen und verirren sich in den Maschinenraum wo sie vom Wachhabenden 4. Maschinist Willi verlangen, er soll anhalten, sie alle hätten Durst wollten in den Sternen. Und das in der Karibik auf offener See?

Um Mitternacht sollte Gfeller die Wache übernehmen, er kommt mit fünf Minuten Verspätung und spielt sich noch gross auf. Da verliert Willi die Nerven und schlägt zu. Bruno übernimmt als Ersatz seine Wache und am Nachmittag springt Jakob ein. Nun ist es zur Gewissheit geworden, Gfeller muss in Europa nach Hause.

Samstag, 17. 02. 1962

Gegen 15.30 erreichen wir den Hafen von Trinidad. Wir haben auf Reede die Anker geworfen und warten auf das Bunkerschiff das uns ca. 800 Tonnen Schweröl bringen soll. Die Hauptmaschine ist noch nicht abgestellt, also noch immer im Manöverbereich da entern uns schon die Souvenirhändler mit ihren grossen und kleinen Schachteln voll kleinen nützlichen und unnützen Sachen die immer einen Abnehmer finden. Egal in welchem Hafen der Welt, es sind immer die gleichen Leute, Kleinhändler, zu Hause würde man sie Hausierer nennen. Am meisten gefragt sind die kleinen dreieckigen Wimpel mit der Aufschrift „Houston“ die dann in den Kabinen an die Wand gehängt werden. Es ist wie ein Markenzeichen die man mit Stolz den andern, besonders den Jungen und neuen gerne zeigt. Der heimliche, nie ausgesprochen Gedanken lautet dann immer „Da schau mal wo ich schon gewesen bin, was hast du zu bieten“

Sonntag, 18. 02. 9162

Am Abend haben die übermütigen Jungs wieder etwas zu feiern. Jakob schlägt sich am Kojen Brett die Stirne auf und hat eine tiefe, etwa 6 cm lange Wunde die genäht werden sollte. Sie blutet sehr stark und der Alte kommt mit seiner Garde nach unten in die Kabine. Zuerst wird die Wunde von Jakob gepflegt, dann ein Alkoholverbot ausgesprochen und die vorhandenen Flaschen eingezogen. Die Kabine von Bruno und mir werden nicht durchsucht, wir werden auch nicht aufgefordert unsere Rumflaschen abzugeben. Der Alte weiss ganz genau, dass wir noch nie, weder betrunken noch je an irgendeiner Schweinerei beteiligt waren. Wie es sich natürlich für solche Buben gehört schieben sie alle die Schuld dem Jakob zu. Er soll nicht nur den Verband am Kopf sondern auch noch die Verantwortung tragen. Erich Beyli und Rupp schreiben die Kündigung. Wie sie diese beim Kapitän deponieren wollen, erfahren sie, dass sie so oder so mit dem ganzen Haufen in Europa den Sack bekommen werden.

Mittwoch, 21. 02. 1962

Nach der Nachtwache sehe ich noch Licht bei Marcel, er lädt mich zu einem Schlummertrunk ein. Doch der Fusel aus Trinidad bekommt mir nicht gut. Ich kann wohl gut schlafen muss aber auch drei Mal den Magen leeren.

Freitag, 23. 02. 1962

Am Morgen um 07.30 Uhr kreuzen wir den Äquator. Eine Taufe oder etwa ein extra Bier wie es sonst üblich ist, ist abgesagt, gibt es nicht, es ist auch besser so.

Samstag, 24. 02. 1962

Von 19.00 bis 21.00 Uhr sehen wir die Lichter von Recife.

Sonntag, 25. 02. 1962

Es ist Sonntag, herrlich schönes Wetter und wieder einmal Zeit für einen Brief.

Freitag, 02. 03. 1962

Heute beginnt der Karneval. Ich habe die Hafenvache von Mitternacht bis Morgen um 08.00 Uhr. Anschliessend besuche ich mit Schmied Jakob die M/S „Rhone“ sie liegt auf Reede ausserhalb des Hafens. Um dorthin zu gelangen bietet sich ein Schwarzer mit seinem Segelboot an.



Mit diesem Boot sind wir, Jakob Schmied und ich zu der M/S „RHONE“ hinausgefahren

Die M/S „Rhone“ ist ein fabelhaftes Schiff. Dort in der Messe treffen wir Mischler Walter an. Die letzte Reise war er mit uns auf der M/S „Celerina“. Wiederum erneuern wir das gegenseitige Versprechen, das nächste Mal in der Schweiz ein Glas zu heben. Der ganze Besuch dauerte ca. 1.5 Std. und unser schwarzer Bootsführer will 5000 Cruzeiro, die sind etwa Fr. 85.00 oder für ihn ein Jahreslohn in Brasilien. Diese Forderung stellt er noch auf seinem Schiff zwischen der „Rhone“ und dem Festland. Jakob reklamiert gleich und möchte ihn über Bord werfen. Das wären aber für uns keine günstigen Karten, keiner weiss wie das ausgehen würde, zudem hatte es zu viele Quallen. Wir lassen ihn mit uns auf unser Schiff kommen und nun wird abgerechnet. Er bekommt schlussendlich die 5 \$ die ihm zustehen. Natürlich ist er damit nicht einverstanden und stösst Morddrohungen gegen uns aus.



Ein sehr schönes Schiff

Montag, 05. 03. 1962

Heute haben wir Feiertag und wollen in die Stadt. Wir schlendern durch das Hafenterritorium dem Ausgang entgegen. Schon nach dem Ausgang sind wir mitten im schattigen Gemüse- und Fischmarkt. Unter weitausladenden grossen Bäumen haben die Händler ihre Zelte, Tische oder einfach farbige Tücher auf dem Boden ausgebreitet und feilschen Wortlaut mit ihren Kunden. Auch hier, nicht nur im Orient, bestimmen die Argumente den Preis und machen Verkäufer und Käufer glücklich und zufrieden. Ein guter Handel ist, wenn beide nach Ende des Geschäfts auseinander gehen und jeder glaubt, er habe dem anderen gezeigt, dass man ihn nicht übertölpeln kann.

Mittwoch, 07. 03. 1962

Heute ist der Karneval vorbei „Gott sei Dank“

Der Karneval, ob Rio, Salvador oder in einer anderen Stadt von Brasilien bietet so viel Stoff zum Schreiben. Doch die nötige Zeit dafür gibt es während der Feierlichkeiten nicht. Wenn junge Mädchen und Männer einmal im Jahr von der Leine gelassen werden und das Joch der Armut abgelegt ist, will man einmal im Jahr das Leben die die Schönheiten die es bietet in vollen Zügen geniessen. Vier Tage und Nächte schwebt man bei sehr lauter Karnevalsmusik wie betrunken durch die Strassen und Gassen. Zwischendurch fordern aber auch die Körper etwas Erholung und ruhiger Schlaf. Auch die Hormone sorgen für die Weitergabe der Gene damit die Glückseligkeit des Karnevals nie aussterben wird.

Da waren wir jungen Seeleute die heiss begehrten Exoten die gefordert wurden. Und am Ende des Karnevals, wieder auf offener See hörte man noch viele Tage das

Morgengebet, „Gott sei Dank vorbei.“ Im Hinterkopf werden aber schon wieder Wünsche und Sehnsüchte formuliert und vorbereitet.

Freitag, 16. 03. 1962

Am Morgen aus dem Hafen ausgelaufen und vor Anker gegangen. Um 16.00 Uhr lichten wir die Anker und verlassen Salvador endgültig in Richtung Vitoria das ca. 850 km südlich liegt.

Sonntag, 18. 03. 1962

Die See Wache bleibt bestehen. Manöver von 08.30 Uhr bis 11.30 Uhr. Wir fahren den Rio Santa Maria hinauf in den Hafen. Weil wir aber nicht an die Pier können, fahren wir zurück auf Reede. Da liegt ein Schiff auf Grund, nur der Mast ragt aus dem Wasser.

Montag, 19. 03. 1962

Wir versuchen es nochmals und fahren wieder den Fluss hinauf. Kurz vor der Hafeneinfahrt müssen wir aber warten und den Hammer werfen. Vor uns liegt ein Amerikaner quer im Fluss auf Grund. Mehrere Schlepper versuchen alles bis er nach drei Stunden endlich wieder flott ist und an uns vorbei in tiefere Gewässer fahren kann.

Am Nachmittag im Hafen an der Pier festgemacht. Wir erhalten Besuch von einem Schweizer der in Vitoria ein Geschäft hat. Er ist erfreut, endlich wieder einmal Schweizer zu treffen und erzählt er über die schwierigen Arbeitsbedingungen in Brasilien. Damit bestätigt er und was uns schon Herr Müller in Salvador zu berichten wusste. Der ist in der gleichen Situation. Zum Abschied gibt ihm unser Chef Steward ein grosses Stück Emmentaler Käse. Unter Tränen in den Augen verabschiedet er sich und möchte, dass wir ihn bei sich zu Hause besuchen. Doch dazu reicht uns die Zeit kaum.

Dienstag, 20. 03. 1962

Am Nachmittag mit Brasilianern im Hafengelände Fussball gespielt. Da ich aber von 16.00 Uhr bis Mitternacht Hafenwache habe, muss ich mich frühzeitig verabschieden.

Um 23.30 Uhr kommt Fritz Röthlisberger die Gangway hinauf und weiss zu berichten, dass dort der Teufel los sei, deshalb sei er frühzeitig zurück auf das Schiff. Ich hatte aber noch grosse Lust auf ein Bier und wollte auch noch hinüber in die Bar. Es brauchte zwar grosse Überredungskünste doch Fritz kam nochmals mit. Vor und in der Bar war ganz grosser Bahnhof. Unsere Kollegen, Der grosse Erich Beyli und der kleine Gfeller, dazwischen schnaubend Willi Schatzmann und natürlich der lange Müller Franz der mit seiner „Baslerschnorre“ wieder einmal händeringend überall Frieden stiften wollte. Wie wir die Bar betreten, treffen auch die Polizeiautos ein. Uns packen sie als erste unsanft von hinten. Doch lautstark kommt der Wirt und gibt der Polizei zu verstehen, Dass wir damit nichts zu tun hätten worauf sie von uns abliessen und uns in einen Nebenraum stiessen. Dort wurden wir dann bedient und wir konnten die ganze Aktion bei einem kühlen Bier durchs Fenster und die Tür zur Bar beobachten.

Nach etwa einer halben Stunde war der Spuk vorbei, unser Durst gestillt, die Mädchen besonders nett. Unsere Augen aber signalisierten den Schmetterlingen im Bauch „beruhigt euch, es lohnt sich nicht hier eine Krankheit einzufangen“, also gingen wir nach Hause. (aufs Schiff)

Mittwoch, 21. 03. 1962

Eigentlich hätten wir heute auslaufen sollen, doch nur mit der halben Mannschaft, und dies noch ohne Funker, das geht nicht. Nach und nach kommt einer nach dem andern mit Veilchen und Deckverbänden die Gangway heraufgekrochen. Am späten Abend laufen wir aus dem Hafen aus um vor der Küste auf Reede zu warten. Um 08.00 Uhr werden die drei Kollegen, die gestern verhaftet wurden, von den Hafenbehörden an Bord gebracht. Es ist der vierte Maschinist Willi Schatzmann, Der Zimmermann Erich Beyli und der Funker Franz Müller. Sie sind arbeitsunfähig. Auf Erich kann verzichtet werden. Willi wird durch den Elektriker Bruno Steinmann ersetzt und der Funker nimmt seinen Dienst trotz Blessuren wieder auf, Wegen dieser Keilerei mussten wir acht Stunden vor Anker warten.

Sonntag, 25. 03. 1962

Um 10.30 Uhr überqueren wir den Äquator. Für eine Taufe ist es keinem zu Mute, hätten auch keine Erlaubnis vom Alten erhalte.

Am Nachmittag kreuzen wir ein grosses italienisches Passagierschiff. Wir grüssen uns mit den Schiffssirenen und winken.

Mittwoch, 28. 03. 1962

Wieder einmal sitze ich um 04.00 Uhr nach beendigter Maschinenwach mit einem kühlen Bier auf einem Poller an der Verschanzung, lasse die ruhige, spiegelglatte See an mir vorbei ziehen. Immer den Blick übers Wasser in die Ferne zum Horizont schweifend, suche ich Delphine, sie sind hier täglich mehrmals zu sehen. Die nächtliche Frische und der angenehm kühle Fahrtwind genieße ich sehr. Ich träume wieder einmal und mir ist bewusst, was ich hier jeden Tag erleben kann, ist einmalig. Meine Freunde und Kollegen zu Hause leben dagegen ein ganz gewöhnliches „Füdlibürger Leben“. Was die alles verpassen, unglaublich!

Diese frühen Morgenstunden in den Tropen sind die schönsten, es sind kaum beschreibbare Momente der Glückseligkeit die mich dann immer wieder überfallen. Die Ruhe wird nur durch die monotonen Motorengeräusche aus den offenen Dachluken und de Auspuffen am Kamin unterbrochen. Die See ist spiegelglatt. Ich bedaure immer wieder, dass ich meine Familie, meine Freunde und Kollegen nicht bei und um mich herum haben kann um die Glückseligkeit zu teilen.

Ich bereue keine Minute die ich auf dem Schiff verbringe. Und doch ist da etwas was mir Kummer bereitet. Es ist die anfangs der Reise Angemusterten Seeleute, mit schlechtem Charakter die glauben, mit Besäufnissen, dummen Sprüchen und Schlägereien wären sie cool.

Auch Bruno Steinmann hat genug und hat wie ich gekündigt auf den nächsten Hafen in Europa. Doch der Alte hat meine Kündigung nicht angenommen. Er meinte, „Sie bleiben, die anderen gehen“. Damit konnte ich gut leben, es hat ja auch viel Schönes an Bord. Schade nur, Bruno konnte er nicht überreden, der will unbedingt nach

Hause. Auch mir gelingt es nicht ihn zu überzeugen, dass die nächste Reise sicher wieder gut ist.

Donnerstag, 29. 03. 1962

Bis heute haben wir das „Kreuz des Südens“ jede Nacht gut gesehen, doch nun ist es immer weiter am Horizont sichtbar. In Gibraltar sehen wir es dann bei gutem Wetter das letzte Mal.

Sonntag, 01. 04. 1962

Wir fahren die Küste von Marokko entlang und begegnen den ganzen Tag Fischkuttern.

Montag, 02. 04. 1962

Am Morgen durchfahren wir die Strasse von Gibraltar.

Mittwoch, 04. 04. 1962

Am Abend in Genua angekommen. Morgen verlässt uns Bruno, er will nicht mehr.

Donnerstag, 05. 04. 1962

Fast die ganze Mannschaft verlässt das Schiff und geht nach Hause in die Schweiz. Die meisten haben den Sack bekommen. Aus diesem Grunde sollte Bruno Steinmann noch eine Runde auf der M/S „Celerina“ bleiben. Er ist ja am längste an Bord und kennt das ganze Schiff. Die Suisse Atlantique hat aber Pech, er will nicht mehr.

Nun sind Jakob Schmid und ich im Maschinenraum die einzigen verbliebenen, die von der ganzen Angelegenheit etwas versteht. So denke ich am ersten Tag und fühle mich sehr erhaben. Die erste Überraschung und Ernüchterung folgt schon am nächsten Tag.

Freitag, 06. 04. 1962

Morgen pünktlich um 08.00 Uhr erscheint der neue zweite Maschinenoffizier, stellt sich kurz vor, er heisst Fritz Michel und kommt von Birmenstorf, Er gibt Befehl was zu tun sei. Schon bald merke ich, der Mann ist kompetent. Fast möchte ich glauben, er sei schon auf diesem Schiff gefahren. Er ist klein gewachsen, frech, arrogant und kritisch. Hier mache ich eine meiner Lebenserfahrungen. „Es ist jedermann ersetzbar“.

Samstag, 07. 04. 1962

Am Mittag laufen wir mit neuer Mannschaft aus und fahren der Küste entlang nach Neapel. Michel Fritz will mich auf der Wache haben und da werde ich aufgeklärt warum er auf der M/S „Celerina“ alles kennt wie seine Westentasche. Er ist vorher auf einem Schwesterschiff gefahren und die gleichen sich wie ein Ei dem andern.

Ab sofort weht im Maschinenraum ein anderer Wind. So muss künftig auch auf Wache gearbeitet werden. Das macht mir nichts aus, so vergeht die Zeit etwas schneller. Von mir will er wissen wie gut ich das gesamte Rohrleitungssystem und

alle Ventile kenne. Er verlangt von mir, dass ich auch unten in der Bilge alle Rohrleitungen verfolge und das ganze System aufzeichne.

Kurzes Staunen, Sprachlosigkeit über diese Forderung. Einige Sekunde innerer Widerstand der aber gleich in Begeisterung umschlägt. Warum eigentlich nicht? Es kann ja nur zu meinem Vorteil sein, für mich als gelernter Sanitär-Installateur ist dies eine einfache Sache und nicht neues. Nun aber überlege ich, soll ich eine schematische Aufzeichnung machen die nicht unbedingt von allen verstanden wird, oder soll ich das System in der Perspektive aufzeichnen? Meine Begeisterung und Datendrang ist gross, ich habe mich entschlossen das ganze Leitungssystem auf beide Arte aufzuzeichnen. Bin jede freie Minute daran.

Sonntag, 08. 04. 1962

Am Mittag in Neapel angekommen. Den grossen Passagierdampfer „CRISTOFORO COLOMBO“ gesehen.

Samstag, 14. 04. 1962

Die Leitungssysteme sind aufgezeichnet, sauber und exakt, kein Wunder das Schema Zeichnen war an der Gewerbeschule mein Lieblingsfach, dafür hätte ich sicher eine saubere Sechs erhalten.

Montag, 16. 04. 1962

Wir sind schon eine Woche im Trockendock. Heute gehe ich einmal unter das Schiff. Das ganze Vorschiff eingestaucht. Es werden 60 m² Aussenhaut ersetzt. Diese ist 38 mm dick.

Mittwoch, 18. 04. 1962

Ein richtig schöner und warmer Frühlingstag, eben richtig für die Frühlingspirsch. Schön herausgeputzt machen wir uns auf den Weg ins Jagdrevier in der Altstadt von Neapel. In einer kleinen Seitengasse lassen wir uns bei einem Teller „Spagnap“ und einem guten Tropfen Roten so richtig aufwärmen. Sicher waren die Wiener Sängerknaben am heutigen Abend nicht unsere Vorbilder. Unsere Brunstlaute verfehlten aber die Wirkung nicht. Mehr als nur ein Fensterbalkon öffnete sich und die jungen braunen Rehlein zeigten sich auf dem Balkon.

Plötzlich bemerkten wir wie zwei Mädchen ziemlich schroff vom Balkon ins Zimmer gezerrt wurden und wir machten bei lautem Gelächter unsere dummen Sprüche.

Da kam der Wirt an unseren Tisch und forderte uns ruhig aber bestimmt auf mit diesen Spässen aufzuhören, das könne man vielleicht in Deutschland oder in der Schweiz machen, hier in Italien, besonders aber in Neapel sei dies nicht der Brauch. Dies könne möglicherweise mit einer handfesten Auseinandersetzung enden die immer mit Messerstiche enden.

Beschämt erinnerten wir uns an unsere Kinderstube die offenbar doch noch einige Hirnzellen erreicht hatten und nun aktiv wurden, wir bezahlten und machten uns kleinlaut auf und davon mit einem Trost. „Auch der beste Jäger im Wald geht manchmal ohne Schussabgabe wieder nach Hause“.

Freitag, 20. 04. 1962

Wir verlassen Neapel und fahren mit Ballast nach Casablanca in Marokko.

Warum braucht ein Schiff Ballast? Wenn ein Hochseeschiff leer ist ragt die Schiffsschraube sicher einen Drittel aus dem Wasser, damit ist 1. keine Fahrt zu machen und 2. ist der Schwerpunkt viel zu hoch und ein kentern bei schlechtem Wetter ist sicher. Also nimmt das Schiff normales Seewasser auf das dann am Bestimmungshafen wieder heraus gepumpt wird.

Es soll sogar einem Schweizer verantwortlichen Deckoffizier gelungen sein von Südamerika 300 Tonnen Ballastwasser statt Getreide nach Europa zu bringen.

Dienstag, 24. 04. 1962

Casablanca ist eine sehr schwierig zu beschreibende Stadt. Schlecht beleuchtete Strassen, warme feuchte Luft mit eigenartigem fremdem Geruch, kaum irgendwo zuzuordnen.

Zugegeben nach nur einigen Tage als Gast in Casablanca kann man nie eine objektive Beurteilung abgeben. Für Besucher die mit einem Schüttgutfrachter hier an Land gehen bietet sich nicht dieselbe Welt wie jenen eines teuren Kreuzfahrtschiffes.

Dieser Eintrag im Tagebuch reichte. Was ich dort erlebte habe ich auch ohne Niederschrift nie vergessen. Was war passiert?

Ich ging am Abend mit den drei neu Angemusterten Seeleuten an Land. Wir wussten, dass auf dem Schwarzmarkt das Geld besser gewechselt werden konnte. Zu Fuss sind wir durch den Hafen Richtung Stadt gelaufen. Zwischendurch dunkle Strassen und Gassen. Angst verspürte ich nicht, wenn ich aber ganz ehrlich bin, ein wenig mulmig war es mir schon, ich hatte ja nebst Mettler Kurt auch zwei grosse Bodygarde bei mir. Markus Janka der Elektriker und Walter Wunderlin der Zimmermann. Beide sind gross gewachsen, beide ca. 1.9 bis 2.0 Meter gross und breit. Markus war in Zürich aktiver Boxer in der Klasse Schwergewicht.

Da werden wir von einem jungen Mann angesprochen, er würde uns für eine kleine Gabe führen. Casablanca sei gefährlich wenn man sich da nicht auskenne. Wir fragen wo die Ali Hassan Bar sei, wir möchten dort zuerst Dollars wechseln. Kein Problem, ca. zehn Minuten. Gut, wir laufen ihm nach. Plötzlich bleibt er stehen und sagt, er könne mal seinen Onkel fragen, der brauche auch immer Dollars.

„Ja wo wohnt denn dein Onkel“?

„Gleich hier hinten“ und zeigt in eine dunkle Sackgasse. Mir ist nicht wohl dabei. Als er dann sogar gleich das Geld haben will erst recht nicht. Er meint, er wolle nicht dass jemand sieht wer sein Onkel besucht oder Fremde wissen wo und wie sein Onkel lebt. Schwarzhandel mit Geld sei hier in Marokko sehr gefährlich. Mir kommt natürlich gleich das Erlebnis aus Kuba in den Sinn und versuche, das ganze Vorhaben abzublasen ich werde aber von meinen drei Freunden überredet den Versuch zu machen. Wir machen zur Bedingung, Dass ich allein mit ihm in die Gasse hinein gehen werde und die anderen hier auf der Strasse die Sackgasse absichern und wenn ich nicht in fünf Minuten zurück bin sollten sie mir mit aller Gewalt in das Haus folgen. Der junge Marokkaner, etwa gleich alt wie ich, und ich selber schreitet ans Ende der dunklen Sackgasse eine Treppe hoch zur Haustür. Dort dreht er sich um und meint, ob ich auch wirklich echte Dollars habe? Ich soll sie ihm zeigen, dann

werde er hineingehen und den Tausch machen. Das kommt für mich nicht in Frage. Vorsichtig ziehe ich aber mit der linken Hand einige Scheine, es sind nur wenige die ich immer in der linken Hosentasche als Reserve habe. Die Hauptkasse ist bei mir immer im rechten Hosensack. Da packt er zu und entreisst mir das Geld und ich schlage zu. Er taumelt kurz und will davonrennen. Ich bekomme ihn zu fassen und schrei meinen Kollegen zur Hilfe. Diese bleiben aber wie angewurzelt stehen und bleiben an Ort und Stelle stehen und bewegen sich nicht. Im Handgemenge kann ich ihm das Geld aus der Hand entreissen. Da lasse ich ihn laufen, für mich war die Situation gerettet. Der Junge springt durch die Gasse zur Strasse, meine Kollegen machen in Grätschstellung den Versuch ihn zu fassen, doch dieser lässt sich fallen und entwischt wie ein Pfeil zwischen den Beinen von Markus durch auf die Strasse. Ich springe hinterher bis zu den Kollegen und sage, „lasst ihn laufen, ich habe ihm ja das Geld wieder abgenommen, er habe keine Chance gehabt“. Die Frage kommt natürlich, „bist Du sicher, dass du wieder alles hast“? Bei der nächsten Strassenlaterne wollen wir das kontrollieren. Wie gesagt, getan. Aber was hatte ich da in den Händen? Keine Dollars, nur Zeitungsfetzen.

Mittwoch, 25. 04. 1962

Von 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr Manöver. Wir verlassen Casablanca beladen mit Phosphat für Japan. Wir wollen durch den Suezkanal nach Singapur. Dort werden wir bei einem Zwischenhalt Brennstoff bunkern.

Montag, 30. 04. 1962

Die letzten drei Tage waren wunderbar und die See spiegelglatt. Auf dem Vorschiff werden die Suezlampen montiert. Das sind riesengrosse Scheinwerfer mit einem Durchmesser von 2 M. Diese braucht man nur im Suezkanal bei Nacht.

Dienstag, 01. 05. 1962

Um 16.00 Uhr treffen wir in Port Said ein. Nachdem der Hafenant an Bord gekommen ist kommen auch die Händler an Bord. Ich tausche die Armbanduhr gegen eine grosse Kamelledertasche ein. Die Uhr habe ich in Casablanca mit einer Stange Zigaretten, (1\$) gekauft, sie war eine billige Kopie mit Rosskopfwerk. Der Handel dauerte vier Stunden denn ich wollte mich einfach nicht von der „teuren“ Schweizeruhr trennen. Am Ende aber waren alle glücklich.

Mittwoch, 02. 05. 1962

Morgen um 03.00 Uhr fahren wir in den Kanal ein und am Abend um 20.00 Uhr sind wir in Suez. Der Kanal ist ein gewaltiges Bauwerk das zum Staunen Anlass gibt.

Sonntag, 06. 05. 1962

Um 12.30 kommen wir in Aden an. Wir bunkern hier 500 Tonnen Brennstoff und nicht erst in Singapur. Ich kaufe einen Feldstecher, wieder andere Radios und Fotoapparate. Die sind hier in guter Qualität zollfrei zu haben. Brief nach Hause geschickt.

Mittwoch, 16. 05. 1962

Wir fahren in die Malakka Strasse, der zweite Hilfsdiesel ist zugeschaltet damit jederzeit genügend Strom vorhanden ist.

Das zuschalten eines weiteren Stromaggregates braucht ein gewisses Geschick. Es ist alles noch Handarbeit, die Automation hat noch nicht statt gefunden.

Es herrscht erhöhte Wachsamkeit weil hier in dieser Seestrasse viel Verkehr herrscht.

Freitag, 18. 05. 1962

Bei voller Konzentration durchfahren wir die Küstengewässer von Singapur. Viele kleine Inseln, grosse und kleine Schiffe sind zu sehen Das Wasser ist richtig kitschig grün. Dann am späten Nachmittag noch nahe an einer kleinen unbewohnten Insel Kurswechsel Richtung Norden und Singapur ist umschifft, wir kommen wieder in tiefere Gewässer.

Donnerstag, 24. 05. 1962

Ankunft in Moji. Dieser Ort liegt in der Bucht von Tokio. Ca. 30 km östlich von Tokio. Auch hier sehen wir den Fujiyama wie schon in Shimizu. Nur hier von der anderen Seite und viel näher.

Dienstag, 29. 05. 1962

Ankunft in Osaka. Am späten Nachmittag gehe ich vor Torschluss noch auf die „Bank of Tokio“ Ich will die hübsche Reiko Haramoto überraschen. So wohl ist es mir aber nicht, habe ihren Brief nicht wie versprochen beantwortet in der irren Meinung, ich würde nie mehr nach Japan kommen.

Am Schalter sagt man mir, Reiko Haramoto arbeite nicht mehr hier, sie sei nach Hause gegangen weil sie sich hätte einer schweren Operation unterziehen müssen.

Erleichtert und doch Traurig und enttäuscht verlasse ich die Bank. Bin selber schuld, warum habe ich fauler Hund auf ihren Brief nicht geantwortet? Was ist mit ihr los? Was ist passiert? Sind meine Gefühle für sie vielleicht doch etwas grösser als ich zugeben will?

Donnerstag, 31. 05. 1962

In der vergangenen Nacht um 02.00 Uhr haben wir das Rettungsboot mit Motor auf der Steuerbordseite aus der Halterung verloren. Es hängt nur noch an einem Drahtseil senkrecht in die Tiefe. Der Bootskörper hat zwei grosse Lecks. Das kam so, von Osaka bis Tokio sind wir nur mit 96 Touren gefahren, normal sind sonst auf grosser Fahrt 108 Touren. Bei dieser Drehzahl kommt die Schiffshülle und der Motor in Resonanz und vibriert, dabei haben sich die Halterungen gelöst. Es wird verboten zu fotografieren, deshalb wird es ja erst interessant und ich mach 4 Fotos.



Es war verboten Bilder zu machen, das hat erst recht gereizt die Situation im Bildern fest zu halten



Auch der Motor hätte bei dieser Reparatur in der Werft überholt werden können. Er war schon seit längerer Zeit defekt.



Mittags um 17.00 Uhr Ankunft in Tokio. Wir liegen ganz in der Nähe des Tokio Tower. Er ist momentan der grösste Turm der Welt, er misst 333 Meter.

Es ist bewölkt und für die Jahreszeit recht kalt, zwischendurch mal ein Nieselregen, echt ungemütlich.

Sonntag, 03. 06. 1962

Heute ist einer der schlimmsten Tage den ich je erlebt habe. Sicher sind mir viele Schutzengel hold gewesen sonst würde nun die „Celerina“ auf Grund liegen. Das kam so. Gestern Abend sind wir in den Ausgang. Es war nasskalt und neblig. Weil ich ja um Mitternacht die Hafenvache bis heute Morgen 08.00 Uhr übernehmen musste, habe ich kein Alkohol getrunken, Um 23.30 sind wir aufs Schiff zurück gekommen, Meine Kollegen durften ins Bett und ich musste mich umziehen. Ich war sehr müde und das Warten bis Mitternacht eine Qual. Punkt Mitternacht übernahm ich nach dem ersten Kontrollgang durch den Maschinenraum die Wache von meinem Kollegen Jakob. Etwa um 01.00 Uhr ging ich in die Messe um etwas kaltes Wasser zu trinken. Ich war sehr müde und hatte die Absicht nur einige Minuten sitzen zu bleiben. Um 02.00 Uhr bin ich erwacht, muss also eine volle Stunde geschlafen haben. Ich wusste sofort in welcher Gefahr das ganze Schiff und die schlafende Besatzung war. Der Ölbrenner des Heizkessels hatte ich angezündet bevor ich nach

oben ging. Dabei wusste ich genau, dass das Sicherheitsventil defekt war und nicht funktionieren würde. Ich raste also so schnell es eben ging in den Maschinenraum zur Heizung und sah dass das Manometer auf 15 Atü. Stand. Die rote Marke aber, die nie überschritten werden durfte lag bei 8 Atü. Sofort stellte ich das Feuer ab und öffnete sämtliche Ventile wo ich nur Dampf ablassen konnte. So habe ich zum Beispiel alle Brennstofftanks im Unterboden bis zu den Aufbauten, also die Kabinen geheizt. Der Druck im Boiler kam so schnell herunter, ebenfalls Mein Blutdruck. Nach diesem Vorfall, den ich übrigens nie meinen Kollegen erzählte, hatte ich Bauchschmerzen wie ich es noch nie gekannt habe. Mit dem Gedanke, was hätte passieren können, wenn der Boiler explodiert wäre, bin ich dann am Morgen um 08.30 Uhr mit weichen und zitternden Knien in die Koje gelegen. Aber schlafen konnte ich trotz der grossen Müdigkeit nicht. Dass mir so was passieren konnte, wollte ich einfach nicht verstehen.

Da habe ich, leider viel zu wenig, wieder einmal gebetet. richtig gebetet, nicht einfach ein tausendfach geschriebenes Gebet gebetmühlenartig heruntergeleiert, ich habe mit Gott und den Engeln gesprochen und gedankt für die schützende Hand die sie über mich gehalten haben.

Heute gehen wir in die Stadt und auf den Tower.

Montag, 04. 06. 1962

Man bringt das reparierte Rettungsboot aus der Werft zurück. Der Motor wurde aber nicht repariert, der ist schon lange defekt doch der Chef will ihn nicht reparieren lassen, es ist zu teuer. Das machen wir dann selber sagt er.

Dienstag, 05. 06. 1962

Eine etwa zwei Wochen dauernde Reise mit Wasser als Ballast beginnt über den Pazifik. Wir laufen aus dem Hafen von Tokyo in Richtung San. Franzisko aus.

Sonntag, 10. 06. 1962

Heute haben wir zweimal Sonntag, die Datumsgrenze wird durchfahren.

Freitag, 15. 06. 1962

Mittags um 12.00 Uhr erfahren wir, dass die M/S „NYON“ vor der Küste Englands nach einer Kollision gesunken ist. Alle haben überlebt.

Sonntag, 17. 06. 1962

Ankunft in San Francisco. Wir gehen vor Anker und warten auf den Lotsen.

Am Nachmittag fahren wir los. Schönes warmes Wetter, wir sitzen auf dem Peildeck, oder (Affendeck) und geniessen die Fahrt und die Skyline von San Francisco. Schon bald sehen wir auf Backbord die Gefängnisinsel Alcatraz und ändern den Kurs in Richtung Norden östlich am Red Rock vorbei und unter der Richmond San Rafael Bridge durch in die San Rafael Bay. Dort ändern wir erneut den Kurs durch die Bucht von San Pablo in die Carquinez Strasse. Wir fahren nochmals unter einer grossen Brücke durch und nun beginnt eine interessante Flussfahrt.

Nach Benicia, in der Suisun Bay sehen wir sehr viele Kriegsschiffe. Dort ist alles zu sehen, vom U-Boot bis zum Flugzeugträger. Weiter oben scheint ein Schiffsfriedhof zu sein. Die Schiffe liegen zwischen vier- oder Sechserkolonnen mehrere Meilen weit den Fluss hinauf. Nach Antioch wird es richtig eng.

Wir fahren durch eine grosse weite grüne Ebene auf einem schmalen Fluss der sich richtig durch die weiten Felder schlängelt. Plötzlich sehen wir ein anderes Schiff quer ab als würde es ein grosses Getreidefeld durchpflügen.

In Stockton ist nichts Besonderes los. Überall werden wir gewarnt, die Kriminalität sei sehr gross. Das tönt dann etwa so „wenn du einen Dollar zuviel hast kriegst du ein Messer zwischen die Rippen. Wir wurden angewiesen, nie allein aus zu gehen. So sind wir halt in die nächste Hafenbar um ein Bier zu trinken. Alle mussten den Landgangpass vorweisen um zu beweisen, dass man Volljährig war. Ausser mir bekamen alle ein Bier. Mir wurde zum Gelächter der Kollegen ein Mineralwasser vor die Nase gestellt. Auf die Frage warum das so sei sagte mir der Wirt, dies sei nicht mein Pass, wenn der stimmen würde wäre ich lediglich etwa 1.4 Meter gross. Also ein fehlerhafter Landgangpass.

Post erhalten mit der Verlobungsanzeige von Peter Hauser.

Dienstag, 19. 06. 1962

Alle Zollbeamten, Polizisten und Taxifahrer warnen uns. Vor zwei Tagen sei ein deutscher Seemann mit durchschnittener Kehle ausgeraubt, aufgefunden worden.

Mittwoch, 20. 06. 1962

Das Schiff ist voll beladen mit Getreide. Um 04.00 Uhr laufen wir aus und sind um 11.30 Uhr bei der Insel Alcatraz.

Sonntag, 24. 06. 1962

Kurs Süden nach Panama. Die See ist ruhig und wir haben schönes Wetter. Deshalb kommt uns die Sturmwarnung etwas komisch vor. Wir wissen aber aus Erfahrung, dass nicht zu spassen ist. Man kann innert Stunden plötzlich in einem Wirbelsturm sein. Also wird auf Deck und unter Deck wie auch im Maschinenraum alles festgezurt was sich bewegen könnte.

Die Italiener sieht man die Koffer packen. Zwei andere überraschen wir wie sie heimlich einem Dritten das Schwimmen beibringen wollen. Er liegt mit dem Bauch auf einem Schemel und die andern zeigen ihm wie der die Arme und Beine bewegen muss.

Wir Schweizer besorgen uns ein Stück Eisenrohr das wir als Waffe unter dem Kopfkissen verstecken. Damit möchte ich lediglich sagen wie schwierig das Verhältnis zwischen Italienern und den Schweizer war. Um dies zu verstehen müsste ich nochmals einige Kapitel schreiben.

Samstag, 30. 06. 1962

Nach einer sonnigen und recht warmem Wetter mit spiegelglatter See am Nachmittag um 16.00 Uhr sind wir in Balboa (Panama City) vor Anker und warten auf

den Lotsen. Um 19.00 Uhr fahren wir in die Schleusen von Miraflores Locks. Auch eine Nacht-Fahrt durch den Kanal ist sehr schön und ein Erlebnis wert.

Sonntag, 01. 07. 1962

Um 06.30 Uhr ist die Kanalfahrt in Christobal zu Ende, der Lotse verlässt uns und ich gehe in die Koje um den wohlverdienten Schlaf nachzuholen.

Sonntag, 08. 07. 1962

Wir befinden uns mitten im Atlantik. Das Wasser ist ungewöhnlich stark phosphoresziert. Delfine kommen, dies sieht so aus als würden Torpedos auf uns zu schießen. Sie hinterlassen einen langen leuchtenden Pfad wie die Flugzeuge am Himmel ihren Kondensstreifen.

Dienstag, 10. 07. 1962

Heute bin ich ein Jahr auf der „Celerina“ Wir sind bei den Azoren und das Wetter wechselt, es ist nicht mehr so schön. Ein paar Gedanken mache ich mir natürlich schon. Rein Statistische. So müsste ich, wenn ich richtig gerechnet habe, ungefähr 65000 Seemeilen hinter mir haben oder 120`380 Km (1 Sm – 1.852 km)

Samstag, 14. 07. 1962

Wir kommen in den Kanal von England und müssen den Speed zurücknehmen. Es herrscht dichter Nebel, Von der Brücke aus ist der Bug kaum zu sehen. Das Nebelhorn wird jede Minute für 10 Sekunden geblasen. Ansonsten haben wir nur das Radar und dem ist nicht unbedingt zu trauen. Das Radar ist nur so gut wie der Bediener.

Sonntag, 15. 07. 1962

Im Getreidehafen von Rotterdam angekommen. Keine besonderen Vorkommnisse. Langweilige Landgänge durch laute Spelunken. Keine Lust auf ein Abenteuer, die Gesundheit ist uns lieber. Wenn man als Seemann von Japan her kommt fällt einem der Verzicht auf eine Begegnung mit dem holden Geschlecht von Rotterdam leicht.

Was eigentlich selten ist, ist heute die Realität. Wir können es kaum erwarten bis wir die Leinen lichten und der offenen See zu steuern.

Freitag, 20. 07. 1962

Wir verlassen Rotterdam in Richtung Port Churchill in Kanada. (Hudson Bay)

Dienstag, 24. 07. 1962

Wir sind mitten im Atlantik, haben schönsten Wetter und die See ist spiegelglatt, keine Dünung. Der Wetterbericht sieht für die nächsten Tage auch so aus. Also nutzen wir die Gelegenheit, stoppen die Maschine und lassen uns treiben. Wir machen Vorbereitungen zum „Kolbenziehen“. Das heisst, wir werden einen Kolben der Hauptmaschine ausbauen und revidieren. Diese einmalige Aktion machen wir aus folgenden Gründen. Wenn wir zufahren würden wären wir zu früh in Port Churchill und müssten dort für die Revision teure Liegezeit bezahlen. Zudem läuft die

Versicherung erst ab dem ersten August. Vor dem ersten August fährt man auf eigene Gefahr durch den Labradorstrom in die Hudson Bay.

Donnerstag, 26. 07. 1962

Um die Mittagszeit starten wir die Maschine und fahren weiter.

Sonntag, 29. 07. 1962

Schon den ganzen Tag am Horizont Eisberge gesehen. Obwohl wir direkt in die Richtung fahren sind sie immer gleich weit weg. Es muss sich um eine Luftspiegelung handeln. In den letzten Tagen sind wir schon an Eisbergen vorbeigefahren. Die See ist ruhig und spiegelglatt. Am Abend herrscht das Nordlicht. Dies ist ein einmaliges Erlebnis das kaum in Worte gefasst werden kann. Es sieht aus als hänge ein wallender farbenprächtiger Vorhang am Himmel.

Donnerstag, 02. 08. 1962

In der Nähe von Port Churchill vor Anker gegangen. Der Donkeyman verkraftet nicht, dass ich keine Reinigungsarbeiten mehr mache. Michel Fritz will, dass ich Ersatzteile herstelle und Reparaturarbeiten mache. Nun muss er mit seinen Italienern die Drecksarbeit selber machen. Es gibt eine kleine Meinungsverschiedenheit zwischen uns die in einem kleinen Fight endet. Die erste Runde geht erfolgreich an den Donkeyman und ich trage nun für einige Tage ein Veilchen zur Schau, Die zweite Runde buche ich für mich, der Italiener kann nicht mithalten und geht in die Knie. Den Schaden kann er gut unter dem Hemd verstecken. Anschliessend haben wir uns beim Maschinen Chief bei einem kühlen Bier getroffen und Frieden geschlossen.

Dies muss halt bei dieser Gelegenheit auch einmal gesagt werden. Italiener können sich in Italien ein Patent kaufen und gleich eine höhere Stellung innehaben. Von uns Schweizer wird eine abgeschlossene Lehrzeit mit bestandener Prüfung verlangt damit wir als Reiniger anheuern können. Auch ich habe in den ersten Monaten nur so genannte "Drecksarbeit" geleistet. Die Italiener, habe selber einige als Arbeitskollegen an meiner Seite gehabt die nie auf einem Schiff gearbeitet haben und hier gleich als Motormann oder auf Deck als Leichtmatrosen anfangen durften. Irgendein Onkel der ein Fischkutter hat, besorgte seinem Neffen eine Bestätigung und die nötigen Papiere an die wir nie gekommen wären und er kann als 4. Deckoffizier anfangen. Wenn die übrigen Deckoffiziere und der „Alte“ Italiener sind funktioniert dies gut. Es kratzt ja keine Krähe der anderen ein Auge aus.

Mein Kollege Jack Schmid ist gelernter Maschinenschlosser und hat seine Lehrzeit zur Hauptsache im Bau und betreiben von Drehbänken absolviert. Hier auf der M/S „Celerina“ musste er auch als Reiniger beginnen und durfte nie an der Drehbank arbeiten. Zusehen wie der zweite Maschinenoffizier, ein Italiener, den Drehbank zerstörte weil er keine Ahnung hatte, durfte er.

Nur weil wir Schweizer Berufsmänner Fakten und Beweise sammelten konnte unser 2. Maschinenoffizier von seinen Italienischen Deck- und Maschinenoffizieren nicht mehr gedeckt werden. Er hat dann in Antwerpen beim Besuch des Reederei Inspektors den Sack erhalten. Leider konnte für die nächste Fahrt nach Philadelphia kein Ersatz verpflichtet werden. So musste der noch auf der Heuerliste amtierende 2. Maschineoffizier die Reise offiziell dabei sein, faktisch aber hatte er ein Verbot den Maschinenraum zu betreten und musste sich wie ein Passagier verhalten.

Freitag, 03. 08. 1962

Einfahrt an die Pier von Port Churchil beim Getreidesilo.

Freitag, 17. 08. 1962

In Hull vor Anker gegangen.

Sonntag, 19. 08. 1962

Am Abend fahren wir in den Hafen ein an die Getreidepier.

Donnerstag, 23. 08. 1962

In der Nacht laufen wir aus und fahren nach Newcastle.

Freitag, 24. 08. 1962

Ankunft in Newcastle.

Sonntag, 26. 08. 1962

Es ist richtig Nasskalt und regnerisch. Wir machen uns auf den Weg und gehen durch die Bars. Heute ist es nicht nur unser Ziel, ein Bier zu trinken. Heute wollen wir Aschenbecher sammeln. Das ist momentan eine Mangelware an Bord. Zudem wollen wir wissen, wie viele Bier man trinken muss, bis man das Glas mitnehmen darf. Eines bringen wir sicher an Bord, ein Wirt war bisher immer besonders nett mit uns.

Drei andere Kameraden sind auch an Land gegangen und gegen Mitternacht ziemlich lustig heimgekehrt. Nur was sie mit gelösten Zungen zu berichten wussten war weniger lustig. Wie kleine Kinder habe sie berichtet was die andern zwei gemacht haben. So prahlte einer Markus hätte in einer dunklen Strasse bei jedem parkierten Auto entweder den Scheibenwischer oder die Antenne abgebogen oder weggerissen. Ein anderer meinte, ja Werner war auch nicht untätig, einige Autos müssten am Morgen zuerst ein Radwechsel machen weil sie auf den Felgen stehen.

Das sind dann die Momente wo ich mich frage, wer ist schlimmer, schlecht erzogene Schweizer Lausbuben oder junge Italiener die mit einem Trick ein Patent gekauft haben? Solche Machenschaften sind mir von Italienern nicht bekannt, habe auch nie welche besoffen gesehen.

Freitag, 31. 08. 1962

Wir laufen aus Newcastle aus, Richtung Norden zwischen Schottland und den Orkney Inseln durch mit Kurs Port Churchill.

Montag, 09. 09. 1962

Wir gehen bei Port Churchill vor Anker. Die „Cruzeiro do Soul“ und die „Sils“ sind an der Pier.

Montag, 10. 09. 1962

Die „Bariloché“ kommt an und geht auch vor Anker. An der Getreidepier ist nur Platz für zwei Schiffe.

Freitag, 14. 09. 1962

Ab 07.00 Uhr haben wir im Maschinenraum Standby, das heisst, wir müssen sofort losfahren können. Der Pilot kommt zum Schiff, kann aber nicht an Bord kommen, die See ist zu unruhig und gefährlich. Gegen Abend gelingt es dann nach einigen Versuchen doch noch.

Wir machen wieder einen Besuch bei Max Bruderer und bringen Geschenke mit.

Sonntag, 16. 09. 1962

Um 07.00 Uhr verlassen wir Port Churchill und fahren in Richtung Antwerpen.

Dienstag, 18. 09. 1962

Ein Tag, nicht wie jeder andere, aber wie sie immer wieder auf jeder Fahrt vorkommen, Es ist verdammt ruhig auf dem Schiff nur die Hauptmaschine und die Abgasturbinen sind zu hören. Immer im selben Rhythmus und dazwischen ächtsen die Wände oder andere Teile vibrieren im Takt. Das Schiff schlingert etwas und stampft über die Wellen. So jede siebte ist etwas grösser und der Aufschlag auf die Wasserwelle ist deutlich zu spüren. Manchmal ist der Schlag so enorm, dass man glauben könnte, das Schiff muss auseinander brechen. Die Schwingungen, die durch den Schiffsrumpf gehen müssen auf die Länge von 152 Meter sicher mehrere Zentimeter ausmachen. Immer wieder passiert es, dass die Flurplatten im Maschinenraum abgehoben werden um dann mit lautem krachen wieder herunterzufallen.

Ich verspüre die Einsamkeit auf dem Schiff, ich fühle mich allein, so wird es sicher auch meinen anderen Crew-Mitgliedern geht, man sieht nach Feierabend und Nachtsessen keine Kollegen, dazu die Gewissheit, dass ausserhalb des Schiffes tausende von Kilometer nur Wasser ist. Gefangen in einem Stahlbehälter der auf dem Wasser treibt. Solche Tage sind eher selten, meist aber auf langer Fahrt. Ich erinnere mich, es gibt solche Tage da sind alle in ihren Kabinen, keiner ist auf dem Schiff unterwegs. Selbst jene die täglich in der Messe Karten spielen oder sonst zu einem Schwatz bereit sind

Ich gehe aus meiner Kabine den Gang entlang nach hinten in die Messe. Auch dort gespenstische Ruhe und Leere. Auch in der anderen Messe auf Backbord ist niemand, es scheint als würden heute alle in den Kabinen bleiben und den Abend mit sich selber verbringen.

Für mich die Gelegenheit wieder einmal über Gott und die Welt zu sinnen und einige Notizen zu machen. Da wäre zum Beispiel der Sepp, mit richtigem Namen Josef Aeppli, eine tragisch- komische Figur die man eigentlich nicht auslachen sollte. Das Glück war nie sein Begleiter. Geboren wurde er im Luzerner Hinterland das als „Schattenhang“ bezeichnetes Grundstück sah die Sonne nur sehr kurze Zeit wenn die Tage am längsten waren. Sein Platz in der Schule war hinten links wo die Wände feuchteten weil die Wärme des Ofens kaum dorthin reichte. Das Tageslicht und eventuell auch mal etwas Sonnenschein kannte er nur vom Pausenplatz und auf dem Weg dem Bach entlang bis der Aufstieg zum „Schattenhang“ begann. Seine

vergangenen 32 Jahren des irdischen Seins stand Sepp also immer mehr oder weniger im Regen. Er war eben „anderst“ und doch immer fröhlich. So hatte er immer wieder für Unterhaltung gesorgt in dem er mit seiner Art, Episoden aus seinem Leben in den Hotelküchen erzählte.

„Tellerwaschkarriere“

Nach 34 Anstellungen in verschiedenen Schweizer Hotelküchen Josef Aepli als Teller und Pfannenreiniger (Casserolier) hatte er endlich den grossen Karrieresprung geschafft. Er musterte mit seinen 32 Jahren auf dem Buckel, als Messboy auf der „Celerina“ an. Messboys sind in der Regel junge, der Schule entlassene Knaben im Alter von 16. Die Messboys beginnen unten in der Küche als Mädchen für alles, Reinigungsarbeiten, Tische decken, die Matrosen oder die Maschinenmechaniker in der Messe zu bedienen. Für Josef aber geht es steil die Karriereleiter hoch bis zur Brücke wo er dem Kapitän etwas zu trinken bringen darf. Das Glück ist ihm weiterhin hold und er darf dem Kapitän Lugli, dem Chef-Maat Benito Fossanova und dem 1. Maschinisten das Essen servieren. Zu diesem verantwortungsvollen Geschäftsbereich gehört natürlich die Pflege und Betreuung der Schlaf- und Wohnräume. Auch die Reinigung der Nasszellen gehört zu seinen Aufgaben. Doch nach einer Woche war der Spuk vorbei. Durch einen italienischen Schuh, Grösse 42 angetrieben, wird für Josef die Treppe zur Rutschbahn in die Offiziersmesse wo er einen sieben tägigen Zwischenhalt einlegt. Aber auch dort findet er keine Gnade und Verständnis. So bleibt ihm halt nichts anderes übrig, als in der Mannschaftsmesse die Arbeiten eines Messboys zu übernehmen. Dafür wird der andere Messboy (gelernter Kellner) befördert.So nun ist die Rangordnung wieder hergestellt und die Welt in Ordnung.

Kurz vor der Hafeneinfahrt in Antwerpen kommt Josef zerzaust, bleich und verstört zu uns in die Mannschaftsmesse geschlichen. Er weiss zu berichten, dass er zum Alten hätte gehen müssen. Dieser hätte ihn freundlich gegrüsst und etwas auf Italienisch gesagt, was er aber nicht verstanden hätte. Vorsorglich hätte er aber genügend und bejahend mit dem Kopf genickt. Dann aber hätte er etwas auf Englisch gesagt das er noch weniger verstanden habe und nun möchte er von uns wissen was das auf Deutsch übersetzt heisst. Er habe gesagt „You go home in Antwerpen“. Heisst dies, dass ich in Antwerpen nach Hause muss?

Sonntag, 23. 09. 1962

Mitten im Atlantik. Unfall und Rettung. Separater Bericht.

Rettenungsbericht

Ereignis vom 23. September 1962 Position 54.05 Nord / 30.30 West

Diesen Bericht schreibe ich heute, über 40 Jahre nach dem Unfall im Nordatlantik. Vieles war vergessen und verloren, bis Markus Janka dieses Thema wieder in Erinnerung rief. Er, der Tagebuch führte und einige Belege in Verwahrung hat, ist für mich nun Wegweiser. Seine Hinweise haben meine alten verstaubten Hirnwindungen wieder an die Stelle geführt, wo meine Erlebnisse verlegt oder gespeichert sind. So läuft das Erlebte nun immer wieder wie ein Film vor meinen Augen ab, als wäre der Unfall und die anschließende Rettung erst gestern passiert. So erkenne ich viele Menschen wieder, als ob sie vor mir stehen würden.

Am 23. September 1962 war eine amerikanische Superconstellation (Typ G) der Fluggesellschaft „Flying Tiger“ von Amerika nach Frankfurt unterwegs. Alle 74 Passagiere waren amerikanische Militärangehörige, junge Rekruten, Instrukto­ren, Piloten, ein Arzt sowie dessen Frau. Die zumeist jungen Männer waren als Fallschirmjäger in Panama ausgebildet worden und sollten nun in Deutschland für den Einsatz in Vietnam vorbereitet werden.

Die „Flying Tiger“ wurde von ehemaligen amerikanischen Kampfpiloten aus dem Koreakrieg gegründet. Sie kauften alte Transportmaschinen und gründeten eine Gesellschaft für den Gütertransport. Später kamen dann auch günstige Passagierflugzeuge dazu, die im Charterflug eingesetzt wurden.

So waren am 23. September 1962 in Amerika zwei oder drei Maschinen Richtung Europa gestartet. Wie dann später berichtet wurde, setzte bei einer dieser Maschinen über dem Atlantik ein Motor aus. Dem wurde zunächst keine grössere Beachtung geschenkt, weil mit den drei restlichen Motoren sicher weiter geflogen werden konnte. Als dann aber unerwartet ein zweiter Motor aussetzte, war mit Rücksicht auf die bereits zurückgelegte Strecke eine Rückkehr gleich riskant wie der Weiterflug Richtung Europa. Als kurz darauf auch der dritte Motor aussetzte, konnte mit dem verbliebenen Motor die Höhe nicht mehr gehalten werden. Eine Notwasserung oder ein Absturz waren die Alternativen. Trotz hohem Wellengang gelang dem Piloten eine Notwasserung. Besonders erschwert wurde diese Operation, weil der noch laufende Motor aussen war. Das Flugzeug soll noch kurze Zeit auf der Wasseroberfläche getrieben haben, weshalb die meisten Insassen nach draussen in die Schlauchboote umsteigen konnten. Bei der Wasserung waren tragende Strukturen des Flugzeugs gebrochen und die Treibstofftanks ausgelaufen; Passagiere wurden mit Flugpetrol und Salzwasser getränkt.

Dies geschah ca. 21.³⁰ GMT.

Die Rettung erfolgte 7 Std. später. Montag, den 24. 09. 1962 – 01.³⁰ Uhr Ortszeit.

Wassertemperatur 7⁰ Celsius

Sonntag, 23. 09. 1962

19.20 Uhr: Nach dem Nachtessen sassen wir zu viert und gut gelaunt im Mannschaftsraum beim Kartenspiel, als der Maschinen-Chef zu uns in die Messe kam und uns über die Notwasserung eines amerikanischen Flugzeuges orientierte. Er befahl uns, das motorisierte Rettungsboot sofort startklar zu machen. Wir alle wussten, dass der Einsatz des Bootes sehr schwierig oder sogar unmöglich war, weil

einerseits der Motor defekt, also unbrauchbar war und weil andererseits die See sehr rau und stürmisch war, mit Wellen von zehn bis 15 Meter Höhe.

Nach der Orientierung begaben wir uns sofort mit dem nötigen Werkzeug, gegen Wind und Regen eingekleidet, nach draussen in das Rettungsboot. Starker Wind und Regen peitschte uns ins Gesicht. Obwohl uns bewusst war, dass der Motor nicht funktioniert, versuchten wir ihn mit allen Tricks zum Laufen zu bringen. Es war unmöglich. Kurz entschlossen bauten wir den Motor aus und brachten ihn nach unten in die Werkstatt des Maschinenraums. Der Maschinenoffizier Fritz Michel leitete die Aktion; er gab kurze Befehle und jeder wusste, was er zu tun hatte. Punkt Mitternacht war der Motor mit neuen Kolben, frischen Lagern und allem, was sonst noch dazu gehörte, versehen und wir bauten ihn wieder in das Boot ein. Um 01.30 Uhr Ortszeit, als wir zum ersten Mal, immer wieder für kurze Zeit, kleine Lichter am Horizont sahen, sprang der Motor beim ersten Startversuch an. In diesem Moment war das Geräusch des Dieselmotors so wunderbar und genussvoll wie für einen Musikliebhaber die Stimme Carusos. Nun begann der schwierigste Teil der Rettungsaktion. Wir waren ja mit voller Kraft auf die Unfallstellung zu gefahren und es galt das Schiff „Celerina“ so zu bremsen, dass es nicht an der Unfallstelle vorbei, oder sogar überfuhr. Plötzlich sahen wir Steuerbord auf einem Wellenkamm ein rundes Schlauchboot, das dann sofort wieder im nächsten Wellental verschwand. Auch hörten wir die verzweifelten Schreie der Überlebenden. Mit grossem Geschick verstand es unser Elektriker Markus Janka auf dem Mastbaum, den Scheinwerfer immer auf das Schlauchboot zu richten. So konnte die Mannschaft auf der Brücke das Schlauchboot in einem grossen Bogen erneut anfahren. Unser Kapitän versuchte mit grossem Geschick unser Schiff so zu manövrieren, dass das Schlauchboot im Windschatten zu liegen kam. Dabei musste das Schiff praktisch ohne Fahrt sein und konnte entsprechend nicht mehr gesteuert werden. Da das Schiff zu schlingern begann wurde die Rettung umso Schwieriger, weil das kleine Boot einmal auf der Höhe des Decks war, um dann einige Sekunden später unter dem Schiff zu verschwinden drohte.

Der Schiffszimmermann Walter Wunderli wurde an eine lange Leine gebunden, deren anderes Ende auf dem Schiff befestigt war. Walter kletterte zusammen mit einem zweiten Matrosen, der ebenfalls gesichert war, und mit einer Rettungsleine über die Reling. Weitere Matrosen sicherten die beiden an den Seilen. Dem Schlauchboot wurde eine lange Leine zugeworfen. So konnte das Boot in unsere Nähe gehalten werden. Als das Boot durch eine Welle erneut auf der Höhe des Schiffsdecks gehoben wurde, sprang Walter ins Boot, landete auf den Leuten darin und schlang die mitgebrachte Rettungsleine um eine Person, die dann von den Matrosen auf Deck gezogen wurde.

So wurden alle, eine nach der anderen an Bord geholt. Dies dauerte bis 03.⁰⁰ Uhr. Andere Besatzungsmitglieder befreiten die so nach und nach an Bord gebrachten Personen von den Schwimmwesten und trugen sie in die Messe, wo sie getrocknet, massiert und fürs Erste mit warmem Tee versorgt wurden. Sie wechselten ihre Kleider mit denjenigen, die wir zur Verfügung stellten.

Insgesamt 51 Personen wurden aus dem Boot geholt, das für 25 bestimmt war. Leider waren auch drei Tote darunter, eine zierliche, rothaarige Stewardess, wie sich später herausstellte, und zwei junge Männer, ein grosser Schwarzer und ein kleiner, hagerer Blonder. Dieser gab bei der Rettung noch ein Lebenszeichen von sich, doch alle Reanimationsversuche an Bord des Schiffes waren vergebens.

Die Temperatur des Meerwassers betrug nur 7⁰ C und die geretteten Personen waren im Schlauchboot wie Sardinen ineinander verkeilt, keiner konnte sich bewegen. Durch den hohen Wellengang wurde das Boot während sieben langen Stunden bis zur Rettung, immer wieder bewegt und die Körper rieben sich aneinander. Das mit Flugzeugtreibstoff versetzte salzige Seewasser trug das Seine bei. Einige Personen hatten grosse offene Wunden, andere Knochenbrüche und die meisten durch die Reibung der Körper bedingt, Brand- und Schürfwunden. Weil der erste Versuch des Steuermannes, das Schlauchboot in den Windschatten des Schiffs „Celerina“ zu bringen, misslang, erzählten uns die Geretteten am Tag nach dem Unglück, sie hätten geglaubt, wir seien Russen und wollten sie ertrinken lassen. Deshalb hätte das Schiff wieder abgedreht und sei an ihnen vorbei gefahren.

Nach dem alle mit frischen Kleidern versorgt und gepflegt waren, bezogen sie unsere Kabinen um sich von den Strapazen zu erholen. So machte ich eine Pause um dann um 04.00 Uhr den Dienst als Maschinenwache zu übernehmen. Nach Dienstende um 08.00 Uhr ging ich auf Deck um mir die frische Meeresbriese in den Kopf wehen zu lassen. Da sah ich viele Schiffe die sich an der Suche weiterer Überlebenden beteiligten. Darunter war auch der Flugzeugträger „Bonaventura“. Von diesem kam dann ein Helikopter, er brachte Lebensmittel und flog die Schwerverletzten auf den Träger zurück ins Schiffshospital. Ich ging dann mit dem Bootsmann und einem Matrosen in den Aufenthaltsraum im Achterschiff wo man die drei toten hingebraht hatte. Diese haben wir in weisse Leinentücher eingewickelt und zugenäht. Mit dem letzten Helikopterflug wurden sie dann auf den Flugzeugträger geflogen und wir setzten die Fahrt fort in Richtung Südirland. Die anderen Schiffe setzten die Suche nach Überlebenden fort. Im Laufe des Tages hörten wir, dass ein anderes Schiff noch zwei Schlauchboote fanden. Im einen waren nur Tote und das andere war leer.

Unser Bordfunker Georg forderte über Funk Medikamente an. Diese Funkmeldung wurde aber missverstanden. Wie wir dann nach der Ankunft in Antwerpen erfuhren, stand in den Medien „Das Schweizer Schiff „Celerina“ stehe in Flammen.

Am Mittwoch, den 26. September 1962 befanden wir uns an der südirischen Küste. Aus Cork kamen wiederum Helikopter der irischen Küstenwache. Sie brachten uns Medikamente, Verpflegung und flogen die Verletzten nach Cork ins Spital.

Mit den geretteten haben wir uns täglich unterhalten und es schien, als würden neue Freundschaften entstehen. Alle wollten uns später, nach der Militärzeit einmal in Amerika als Gast empfangen. Doch daraus wurde in meinem Fall nie etwas. Ich habe nie wieder etwas von diesen Leuten gehört.

Am Donnerstag, den 27. September 1962 durchfuhren wir den Ärmelkanal und anderntags, Freitag, den 28. September 1962 ging die Fahrt hinauf nach Antwerpen. Dort staunten wir nicht schlecht. Die Pier war voll von Leuten, ein riesiger Presserummel, Fotografen, Reporter und viele hoch dekorierte Militärs. So war auch der Blick-Reporter Carlo Frey und Walter Blickenstorfer vom Schweizer Fernsehen anwesend. Alle wollten Bilder von der Rettung. Uns wurden grosse Summen geboten für Bilder der Rettung. Alle wollten ein Bild von dem Augenblick wie die Geretteten an Bord geholt wurden. Sie konnten nicht verstehen, dass es so was nicht gab. Und wir konnten nicht verstehen, warum uns das fotografieren an Bord verboten wurde. Am Abend waren wir dann im „Dock-Hotel“ zu einem Empfang eingeladen. Da standen sie dann wieder voller Stolz in ihren neuen Uniformen.

Der Bordfunker Georg Stöckli und ich haben dann zwei Tage später abgemustert und sind mit der Bahn nach Hause gefahren.

Georg Schüpbach, 09. Februar 2003

Nachtrag: Einer der geretteten amerikanischen Fallschirmjäger hat ein Buch geschrieben und seine Version des Unfalls geschildert, wie er die Rettung erlebt hatte.

<http://www.carusgroup.com/ireland/ocaruso.html>



M/S „CELERINA“ und Flugzeugträger „BONAVENTURA“ am Morgen nach der Rettung im Atlantik



Die Bilder einer Schwimmweste eines Überlebenden der damaligen Rettung

HMCS BONAVENTURE (CVL 22)



Dieser Flugzeugträger hat bei Tagesanbruch eine grosse Rolle gespielt

M/S „SILVAPLANA“



Freitag, 09. 11. 1962

Den Seesack gepackt und ab in Richtung Rotterdam.

Samstag, 10. 11 1962

In Rotterdam auf der M/S „SILVAPLANA“ angemustert. Es ist ein alter Pott. Hätte ich nicht mit Edi O. Niderer, dem Elektriker, eine der besten Kabinen, würde ich gleich wieder packen und nach Hause fahren. Der erste Maschinenoffizier kennt mich. Wir sind schon auf der M/S „CELERINA“ einige Monate zusammen gefahren und er ermutigt mich zu bleiben. Er lässt mich auch alles machen und so muss ich keine Reinigungsarbeiten verrichten. Meine Aufgabe ist es, die Werkstatt und die darin befindlichen Maschinen zu warten und zu betreuen. Da ich der einzige Schweizer Mechaniker bin, Meine Aufgabe ist es nun, alle Ersatzteile selber herzustellen, soweit es möglich ist. Daher macht der Aufenthalt auf dem alten Seelenverkäufer nach und nach doch noch Spass.

Samstag, 17. 11. 1962

Gretel Merz hat Geburtstag.

Zwischen 13.00 und 17.00, 4 Std. Überzeit. Ich habe den Auftrag, auf meiner nächsten Hafenvache von 00.00 und 08.00 Uhr an der Hauptmaschine den Kolben Nr. 4 auszubauen.

Sonntag, 18. 11. 1962

Während die Reiniger und Motorleute den Kolben und den Zylinder reinigen und reparieren, gehe ich mit Edi in die Stadt und wir ziehen nach einigen Besichtigungen, bis zum Abend durch die Häuser.

Montag, 19. 11. 1962

Jörg Schmied und ich vermessen den Zylinder und bauen den Kolben, mit neuen Ringen versehen wieder in der Hauptmaschine ein.

Donnerstag, 22. 11. 1962

Um Mittag 12.00 Uhr laufen wir aus dem Hafen von Rotterdam aus in Richtung Amerika. Wo unser nächster Hafen ist wissen wir noch nicht, vermutlich geht es in die Südstaaten um dort Getreide für Indien zu laden.

Samstag, 24. 11. 1962

Die Aussicht auf eine gute Atlantikquerung ist vorbei. Die Wettermeldungen sind nicht erfreulich, ein grosses Tiefdruckgebiet über dem Atlantik wird gemeldet. Heute Morgen musste ich mich schon mal übergeben.

Montag, 26. 11. 1962

Habe ein schlechtes Wochenende hinter mir. So langsam gewöhne ich mich aber an die Berg- und Talfahrt und das ist gut so. Den Wettermeldungen zu Folge haben wir noch einiges mehr zu erwarten.

Donnerstag, 29. 11. 1962

Die letzten zwei Tage waren schlimm, wenn man nicht blindes Vertrauen in das Schiff und deren Mannschaft hat, könnte man Angst bekommen. Es ist seit zwei Tagen nicht möglich auf Deck zu gehen, die Brecher rollen mit einer ungeahnten Wucht über Deck und reisst alles was nicht Niet- und Nagelfest vertäut ist mit auf die offene See.

An warmes Essen ist heute nicht zu denken, die Pfannen, auch alles Essgeschirr fliegt vom Herd und Tisch.

Sonntag, 02. 12. 1962

Zwischen 08.30 Uhr und 11.30 Uhr fahren wir an der Küste der Bermudas entlang. Am Mittag sehen wir eine Radarinsel und die Coast Guard beehrt uns in dem sie etwa 5 Minuten auf gleicher Höhe neben uns her fährt. Hauptstadt ist Hamilton.

Dienstag, 04. 12. 1962

Wir befinden uns in den Küstengewässer der Bahamas nahe Nassau und wieder kommt uns die Küstenwache besuchen. Sie kommt nicht an Bord, sie fährt einfach einige Minuten neben uns auf gleicher Höhe mit und dann dreht sie mit Vollgas ab in Richtung Küste.

Mittwoch, 05. 12. 1962

Wir fahren der Küste von Key West entlang. Den ganzen Tag spiegelglatte See und viele Schiffe der US Navy. U-Boote und Zerstörer beherrschen die Gegend. Den ganzen Tag sehen wir immer wieder Helikopter und Düsenjäger über uns.

Heute Abend bekommen wir von Lausanne die Order, nach Lake Charles zu fahren um dort Getreide für Indien zu laden.

Samstag, 08. 12. 1962

Im Hafen von Lake Charles, Louisiana, eingelaufen.

Dienstag, 18. 12. 1962

Aus dem kalten vereisten Lake Charles ausgelaufen, in Richtung Trinidad wo wir 800 Tonnen Brennstoff bunkern werden. Das Wetter ist gut und es wird täglich wärmer. Die Stimmung an Bord ist dementsprechend auch hervorragend und dies ist besonders wichtig, wir werden lange kein Land mehr betreten können. Jeden Tag ist etwas los, es gibt immer etwas zu feiern. Leider immer in unserer Kabine, wir haben am meisten Platz und Komfort.

Dienstag, 01. 01. 1963

Von Trinidad kommend überqueren wir den Äquator. Unsere Route geht um das Kap Horn in den indischen Ozean nach Indien. Wo dort unser nächstes Ziel ist, wissen wir noch nicht

Freitag, 04. 01. 1963

Empfange am Radio den Schweizer Spiegel, aber schlechter Empfang.

Dienstag, 15. 01. 1963

Wir haben Zeit zum Fachsimpeln und da schreibe ich mir mal die Formel auf mit der man die PS Leistung eines Dieselmotors berechnen kann, man weiss ja nie wenn man das gebrauchen kann.

$$Pe = \frac{d^2 \cdot 0,875 \cdot p \cdot s \cdot n \cdot i \cdot n}{2 \cdot 60 \cdot 75} - PS$$

d - Kolbendurchmesser
p – mittlerer Druck in Atü.
s – Hub in M
n – Drehzahl in Min.
i – Zylinderzahl
n¹ – Wirkungsgrad mech.

Freitag, 18. 01. 1963

Das Fachsimpeln geht weiter, heute ist die Wasserturbine dran.

$$Pe = \frac{Q \cdot h \cdot n}{75 \cdot 60} PS$$

Pe Effektive Leistung in PS
h Gefallshöhe in M
n¹ Wirkungsgrad
Q Wassermenge in Lit. Min.

Donnerstag, 31. 01. 1963

Ankunft in Madras. Seit dem 18. 12. 1962 sind wir nun auf dem Schiff und nie an Land gewesen, also eine Seereise von 45 Tagen. Wir freuen uns auf die Hafeneinfahrt. Leider freuen wir uns zu früh, wir gehen für eine Woche auf Reede vor Anker.

Das Wetter ist sehr schön. Am morgen früh bei Sonnenaufgang richtig erfrischend kühl, und dann wird es immer wärmer bis über die Mittagszeit die Spitze erreicht ist. Die liegt täglich zwischen 30⁰C und 35⁰ C

Freitag, 01. 02. 1963

Man soll die Feste feiern wie sie fallen.

Wir alle sind glücklich und gut gelaunt, endlich nach so langer Fahrt wieder einmal Festland vor uns zu haben und wieder etwas Neues zu sehen und zu erleben. Da ist aber noch was anderes was uns ungeduldig machen lässt. Der Hafenagent, er ist der Verbindungsmann für alle Belange zwischen Schiff und Festland. Er bringt aber auch die Post von zu Hause, von Freunden und den Liebsten, auf den warten wir in jedem Hafen immer wieder ungeduldig. Ist er einmal angekommen, ist das Schiff einige Minuten später für einige Zeit wie ausgestorben bis sich dann nach und nach die Leute wieder aus den Kabinen zur Arbeit erscheinen. Viele sind auffallend ruhig und nachdenklich, andere gut gelaunt und wollen unbedingt Neuigkeiten aus der Heimat loswerden. So erfahren wir, dass in der Schweiz grosse Kälte herrscht und auch die grossen Seen zufrieren.

Nach Feierabend gehen wir mit einer Kiste Bier auf Deck und alle wisse gut gelaunt etwas Neues zu berichten. So gibt es wieder einmal ein richtig gutes Fest bei dem der Funker Franz Müller die neuen Sandalen vom Maschinisten Jürg Schmied über Bord wirft.

Wir haben auch ein Radio aufgestellt und empfangen die Seemannssendung mit optimalem Empfang. Auch mir wird ein Gruss von zu Hause übermittelt. Das freut mich natürlich besonders, es heisst aber auch, dass ich nun eine Runde spendieren muss was ich auch gerne mache. Wir alle gehen vor Mitternacht in die Kojen oder zur Arbeit, Maschinenwache oder Deckwache. Es war wieder einmal ein schöner Abend und keiner war besoffen.

Samstag, 02. 02. 1963

Nachmittags ist natürlich Arbeitsfrei, das nützen wir für ein Bad im klaren, grünlich schimmernden 27⁰ C warmen Wasser. Das geht so, Am Heck haben wir eine Davidsleiter von der Reeling bis zum Wasser installiert wo wir wieder hinauf klettern können um dann nach einem Spaziergang auf Deck zum Bug, wieder mit einem „Köpfler“ ins Wasser zu springen. Wir haben natürlich auch an Vorsichtsmassnahmen gedacht, und so sind immer zwei Mann an Deck die Rettungsringe bereithalten und wenn nötig auch das Beiboot ins Wasser lassen könnten.

Die Freude am fröhlichen Treiben wird aber schon nach ca. einer Stunde vom „Alten“ sofort gestoppt. Er hält uns eine Standpauke und macht uns auf Gefahren aufmerksam die wir für nicht so gross eingestuft hatten. Er will aber unter gar keinen Umständen, auch das kleinste Risiko auf sich nehmen. Er meint, in diesen Gewässern hätte es Haie und besonders viele Barrakudas auch Schlangen und andere Viecher die wir nicht kennen. Profis würden auch nur dann ins Wasser gehen wenn sie sich durch örtliche Kenner erkundigt hätten. Dann meinte er auch die

Strömung sei zu gross und wenn wir ein Boot zu Wasser lassen würden ohne Genehmigung der Hafenspolizei, könnte es Schwierigkeiten geben.

So gehen wir uns halt duschen und dann mit einer Kiste Bier in unsere Kabine wo wir dann im Schatten das Fest von gestern weiter feiern.

Edi Niederer und ich haben zusammen die grösste Kabine und am meisten Platz. Das hat natürlich auch einen Nachteil, die Feste werden immer bei uns gehalten und wir haben nachher immer am meisten aufzuräumen und reinigen.

Sonntag, 03. 02. 1965

Am Nachmittag gehen wir mit dem Hafentaxi, (ein Speedo“ ein motorisiertes Schiff), das erste Mal an Land. Kaum haben wir den Ersten Schritt an Land gemacht, werden wir von einem Gestank empfangen der beinahe unsere Mägen leert. Es ist heiss und es stinkt wirklich überall und dauert lange bis wir uns daran gewöhnt haben. Selbst in der Stadt ist es nicht besser.

Den eigentlichen Höhepunkt des Tages erleben wir aber am Abend bei der Rückkehr auf unser Schiff. Es gibt da noch eine Strecke durch unbewohntes Gebiet und Wald. In der Nähe des Wassers ist noch ein Schilfwald zu durchqueren. Da steht uns ein kleiner Junge von etwa fünf oder sechs Jahren im Weg und macht uns ein Angebot. Wenn wir ihm 10 Rupien geben würden, würde er uns zeigen wie sich jemand von unserem Schiff mit einem jungen Mädchen vergnüge. Das wollen wir uns natürlich nicht entgehen lassen. Der Junge ermahnt uns natürlich, uns ruhig zu verhalten und nicht bemerkbar zu machen, sonst würde er von seinem Papa verprügelt. Wir machen ihm den Gefallen und sind leise. So gehen wir, besser gesagt wir schleichen uns durch das Schilf und sehen unseren Messboy wie er sich mit einem Mädchen, nackt wie Gott sie schufen, vergnüge. Da noch ruhig zu sein und nicht in schallendes Gelächter und Schadenfreude auszufallen war sehr schwierig, dennoch haben wir es geschafft und sind unbemerkt auf die „SILVAPLANA“ zurückgekehrt. Dort haben wir dann auf das nächste und übernächste Taxiboot gewartet bis der Messboy ebenfalls zurückkam. Ihn haben wir dann mit lautem Gelächter und Sprüchen begrüsst. Bei einem kühlen Schlummertrunk auf Deck hat er uns dann erzählt, er sei auch auf dem Heimweg von diesem Burschen angehalten worden. Er hätte ihm das Angebot gemacht, sich für 20 Rupien mit seiner Schwester vergnügen zu dürfen. Für 5 Rupien extra würde er dann auf der Strasse aufpassen und dafür sorgen, dass sie nicht gestört würden.

Montag, 04. 02. 1963

Nun ist auch der letzte Kühlschrank ausgefallen. Das lösen wir nun so. Im Tiefkühler für Fleisch deponieren wir Getränke für ca. eine Woche. Ausgabe ist jeden Tag jeweils 07.00 Uhr bis 07.15 Uhr und am Abend vor dem Nachessen 17.45 Uhr bis 18.00 Uhr. Damit wir die Getränkeflaschen über einige Stunden auch bei grosser Hitze kühl halten können, wickeln wir die Flaschen in Woldecken ein. So bleiben die Flaschen auch nach sechs Stunden mit vereistem Inhalt kalt.

Dienstag, 05. 02. 1963

Wir laufen in den Hafen von Madras ein wo wir eine Teilladung löschen wollen. Was ich nicht mitbekomme, wird dann zum Tagesgespräch, und dies nicht nur auf unserem Schiff. Gleich nach der Einfahrt in den Hafen gleiten wir an einem

Norweger, der M/S „Sally Stove“ vorbei. Dort sind auch italienische Matrosen an Bord die lauthals über unseren alten Pott und die ungeschickten Manöver lachen. Es entsteht ein Wortgefecht unter Italienern der beiden Schiffe das immer heftiger wird. Kaum an der Pier festgemacht gehen unsere italienischen Matrosen mit Stöcken bewaffnet die Gangway hinunter zur hinter uns liegenden M/S „Sally Stove“, ebenso machen sich einige Matrosen des Norwegers auf den Weg hinunter zur Pier. Dort treffen die beiden Besatzungen aufeinander und nach einem weiteren Wortgefecht gibt es eine Prügelei auf Italienisch. Ob das ganze wirklich ernst und gefährlich war, glaube ich nicht, denn nach kurzer Zeit, nach Eintreffen der Hafenspolizei, mit Bambusstöcken bewaffnet, sitzen die beiden Gruppen zusammen und trinken Bier.



Copyright: SwissShips/MB-Photo collection

Dienstag, 12. 02. 1963

Hafenwache von 00.00 Uhr bis 08.00 Uhr.

Am Nachmittag gehen wir in die Stadt. Wir machen einen Besuch in einem Zoo, schlendern durch die Strassen und besuchen noch einige Tempel. Es ist sehr heiss. Wir sehen viele kranke, verstümmelte und verkrüppelte Leute die am Strassenrand betten. Gibt man einem etwas, kommt schon der Nächste und will auch etwas. Die Kinder tun mir am meisten Leid, sie laufen uns den ganzen Tag nach und bedrängen uns. Aber auch da, wenn man einem etwas gibt, wollen alle auch etwas und so hängen sie sich mit aller Gewalt an unsere Kleider und können nicht verstehen, dass man halt aus einem leeren Sack nichts mehr herauszaubern kann. Das führt dazu, dass man öfter als gewollt ungehalten und barsch reagiert.

Gegen Abend sehen wir am Strassenrand ein totes Bebe, so etwa einige Monate alt. Betroffen bleiben wir stehen und wissen nicht wie wir uns verhalten sollen. Da sehen wir in einiger Entfernung einen Polizisten den wir zu uns rufen. Langsam kommt er daher geschlendert, sieht sich das Kind an und tritt es mit dem Fuss weiter von der Strasse weg ins Gebüsch. Dazu meint er, das werde dann Morgen schon abgeholt

und verabschiedet sich. Das zeigt uns wieder einmal, dass Menschen nicht überall den gleichen Stellenwert haben.

Am Abend gehen wir in das Kino. Heute wird der Film „Die zehn Gebote“ gezeigt, natürlich nur in Englisch mit Hindu Untertitel. Für mich ist dies kein Problem, ich habe ja vor kurzem den Film in Dietikon schon einmal gesehen.

Mittwoch, 13. 02. 1965

Edi und ich haben genug von diesem alte Scheisspott. Die Arbeiten häufen sich und der Allgemeinzustand ist überall sehr schlecht. Wir kündigen auf Ende der Fahrt, im nächsten europäischen Hafen.

Donnerstag, 14. 02. 1963

Um 05.00 Uhr laufen wir aus dem Hafen aus in Richtung Norden, vermutlich geht es nach Kalkutta.

Samstag, 16. 02. 1963

Um 08.00 Uhr nehmen wir den Piloten an Bord und fahren den Ganges hinauf. Das Wasser ist schmutzig, grau-gelb und es scheint als wäre es eine dicke Brühe. Immer wieder sehen wir Tümmler die neben uns oder vor uns schwimmen. Wir sehen auch viele flache Schiffe die wie Stroh Häuser aussehen. Es sind aber hoch beladene Schiffe die mit viel Reisstroh oder Schilf beladen sind. Dazwischen sind viel verbranntes Holz und Blumen zu sehen. Das muss, so kommen wir zum Schluss von Kremationen her stammen. Tatsächlich sehen wir auch öfters Leichen oder Teile davon die an der Oberfläche den Fluss hinunter geschwemmt werden. Auch tote Kühe sehen wir als Schwemmgut.

Sonntag, 17. 02. 1963

Um 10.00 machen wir an der Hafempier in Kalkutta fest. Mit Müller Franz und dem vierten Maschinenoffizier mache ich einen Ausflug in die Stadt. Im Grand Hotel beim Gandhi-Denkmal wollen wir etwas essen. Zuerst gibt es Haifischflossensuppe und nachher herrlich frittierte Ratten. Das merken wir aber erst nach der Malzeit als der größte Hunger gestillt war und wir Zeit hatten die Knochen etwas genauer anzusehen. Wir essen auch Salat und Gemüse. Dies hätten wir besser sein lassen.

Montag, 18. 02. 1963

Habe eine schlechte Nacht gehabt. Bauchschmerzen und Fieber 39⁰. Heute Morgen gehe ich nicht auf Wache.

Die norwegische „Sally Stove“, die wir in Madras getroffen hatten ist heute auch hier eingelaufen und zwei Matrosen besuchen unsere Leute vom Deck. Einige von uns gehen mit ihnen rüber auf den Norweger und offenbar später auf eine Tour durch Kalkutta.

Dienstag, 19. 02. 1963

Heute Morgen wurde unser Funker Franz Müller auf das Schiff gebracht. Bis zum späten Nachmittag ist nichts aus ihm herauszubringen. So vergnügen wir uns halt an seiner neuen Visage. Sie ist richtig farbig, rot und blau herrschen vor. Würden wir ihn nicht an der Stimme erkennen, würden wir sagen, „Das ist nicht unser Franz, der

sieht etwas anders aus! Der da vor uns steht hat Schlagseite und ein total geschwollenes Gesicht. So als hätte er einen schweren Sturm nur mit viel Glück überlebt. Später dann, erfahren wir, dass er wieder einmal bei zwei Kampfhähnen den Streit schlichten wollte und so zwischen den Fronten zerquetscht wurde. Er hat nur noch den Landgangpass und ein verblutetes Nastuch mit nach Hause gebracht, die Uhr und das Geld ist ihm abhanden gekommen. Auch dem Matrosen Castelli wurden 100 Rupien gestohlen.

Am Abend kommt Schmied Jürg zu uns in die Kabine und wir spielen Karten.

Mittwoch, 20. 02. 1963

Am Abend gehe ich mit einigen Leuten in den Ausgang und trinken im Grand Hotel einige Bier. Auf dem Heimweg treffen wir noch Kollegen und lassen uns überreden, mit ihnen in der Tempelbar vorbei zu schauen, es soll dort besonders hübsche Mädchen haben. Das ganze ist aber nicht nach unserem Geschmack und wir bestellen nur ein kleines Bier. Wie sich dann die Mädchen an uns heran machen, geben wir uns als Russen aus, das ist das beste Mittel wenn man für einmal nichts vom anderen Geschlecht wissen will. Die Mädchen wissen alle, dass die Russen sehr sparsam und verheiratet sind. Die lassen das wenige Geld das sie haben, nicht gerade überall liegen. Dies trinken auch nur die kleinen, billigen Biere.

Donnerstag, 21. 02. 1963

Um 06.45 Uhr passiert ein tödlicher Unfall. Die indische Löschmannschaft ist eben auf Deck zur Arbeit angetreten, als ein Stahlkabel eines Ladebaums riss und dieser auf Deck stürzt. Er hat dabei einen jüngeren Mann so unglücklich getroffen, dass dieser sofort tot war. Überall ragten die gebrochenen Knochen aus dem zertrümmerten Körper heraus und niemand wäre auf die Idee gekommen, die Leiche zuzudecken oder sonst was vorzunehmen. Alle standen nur herum und palaverten. So lag der Körper bis um 16.00 Uhr unter dem Ladebaum auf dem heißen Deck unter der herrschenden Gluthitze. Dann wurde er auf eine Bahre gelegt und vom Schiff getragen.

Einem zweiten Inder der dabei stand, hatte es einen Fuss weg geschlagen.

Nach meiner Meinung hätte dies nie passieren dürfen. Alle Ladegeschirre waren sehr schlecht gewartet und es war bekannt, dass der Unterhalt zu wünschen übrig liess. Von 16.00 Uhr bis Mitternacht habe ich Hafewache.

Freitag, 22. 02. 1963

Wir verlegen an eine andere Pier. Die Manöver dauern von 12.00 Uhr bis 21.00 Uhr. Dort laden wir Zucker für Koppengagen.

Bei Lucke 1 fällt erneut ein Ladebaum auf Deck. Diesmal hatten wir aber mehr Glück und niemand wurde Verletzt. Es gibt natürlich eine heillose Aufregung und die ganze Mannschaft, ca. 200 Mann verlassen lauthals unter Protest das Schiff, sie wollen nicht mehr bei uns arbeiten.

Samstag, 23. 02. 1963

Hafewache von Mitternacht bis morgen um 08.00 Uhr.

Anschliessend fahre ich mit Müller Franz in das Hospital um mich untersuchen zu lassen. Ich muss mich total ausziehen, ein Papierkleid anziehen und dann unter Röntgenansicht einen Brei essen.

Anschliessend machen wir mit dem Taxi eine Stadtrundfahrt. Bei der grossen, Doppelstöckigen Stahlbrücke über den Ganges, die übrigens von einem Deutschen erbaut wurde machen wir einen Halt und wollen fotografieren. Da kommen uns zwei Polizisten entgegen und verbieten und das Vorhaben. Erst als Franz sein Notizbuch hervor zeigt und behauptet, er hätte dafür eine schriftliche Bewilligung, wurde uns alles erlaubt. Die Polizei war sogar noch behilflich und zeigte noch Sachen die uns sonst sicher verborgen geblieben wären. Nun ich war erstaunt, dass alles so plötzlich und einfach erledigt wurde, mir war nicht bekannt, dass Franz eine Bewilligung haben musste. Er hatte mich dann aufgeklärt und ich war um eine Idee oder indischen Trick reicher. Franz hatte keine Bewilligung, aber einen Geldschein in der Agenda der gleich viel wert war wie eine Bewilligung. Bei uns würde man diese Aktion als Bestechung taxieren.

So machen wir auch Aufnahmen vom Ufer in den Ganges hinunter wo viele Tote nur so herumlagen. Sie waren alle mit weissem Pulver überdeckt, vermutlich waren es Leute für die man keine Kremation bezahlen konnte. Einfach solche aus der niedrigsten Kaste mit denen niemand etwas zu tun haben wollte. Später lassen wir uns überreden, mit der Rikscha in die Altstadt ins Nr. 7 zu fahren. Das Nr. 7 soll eine Bar mit vielen Mädchen sein. Die Fahrt dauerte etwa 20 Minuten, einmal bogen wir nach links in eine Gasse ein und dann wieder mal nach rechts. Schon nach kurzer Zeit waren wir orientierungslos und hätten den Heimweg sicher nicht mehr selber gefunden. Wir vertrauten einfach unserem Rikschakuli. Dort im Nr. 7 wurden wir freundlich in einen Raum gebeten und man bat uns Platz zu nehmen die Mädchen würden gleich kommen. Uns wurde auch ein Trink angeboten den wir aber höflich und bestimmt ablehnten. Der Gestank der ganzen Gegend, besonders in diesem Hause liess uns vorsichtig sein. Wir beschlossen eben uns zu verabschieden als etwa 15 Frauen zwischen zwölf und dreissig Jahren, erschienen und sich wie eine Orgelpfeife in einer Reihe hinstellten. Der Herr des Hauses stellte uns jede einzeln vor und nannte ihren Preis, als wären sie auf einem Viehmarkt. Uns war es unheimlich der Gestank trug das seine bei. So verliessen wir das Haus unverrichteter Dinge liessen eine enttäuschte Familie zurück.

Auf dem Heimweg noch den Seemannsclub besucht.

Montag, 25. 02. 1963

Hafenwache von Mitternacht bis morgen um 08.00 Uhr.

Auf dem Achterdeck erwische ich zwei schwule Inder bei intimer Beschäftigung.

Kaderli geht an Land und nimmt meine Briefe und Karten mit zur Post.

Dienstag, 26.02.1963

Steiger kommt erst um 10.00 Uhr auf das Schiff zurück, er hat an Land verschlafen.

Die reparierten Ladebäume werden gebracht und gleich montiert mit neuen Seilen.

Mittwoch, 27.02.1963

Hafenwache von Mitternacht bis morgen um 08.00.

Am Morgen werden noch 200 Tonnen Brennstoff (Schweröl) gebracht, das sollte reichen bis Aden. Dort ist das Öl viel billiger als in Indien.

Donnerstag, 28.02.1963

Um Mitternacht beginnt für mich die Seewache. Der Unterschied zur Hafengewache ist, sie geht nicht acht Stunden an einem Stück und allein. Sie geht zweimal innert 24 Stunden 2 x 4 Std. und meine beginnt nun um 00.00 Uhr bis 04.00 Uhr. Auf der Seewache ist man nie allein, es ist immer ein Maschinenoffizier dabei. Auf der Heimreise nach Europa trifft es mich nun mit dem 2. Maschinisten Jörg Schmied. Die nächste Wache ist dann um Mittag bis 16.00 Uhr.

Um 02.00 Uhr beginnt das Manöver. Das heisst die Schlepper sind an Bug und Heck, die Trossen werden an den Pollern auf der Pier gelöst und auf Deck gezogen wo sie gleich im Bauch verschwinden und dort schön aufgerollt werden.

Gestern hat noch unsere Katze abgemustert, vielleicht hat sie eine Freundin gefunden. Sicher ist auf jeden Fall, dass sie in Indien bleiben wird. Vielleicht geht sie ja wieder auf ein anderes Schiff wo sie sicher auch wieder verwöhnt wird.

Ich hoffe, dass ich nie wieder nach Indien muss.

Um 13.00 Uhr sind wir in einer Schleife auf einer Sandbank aufgelaufen und sitzen für ca. 30 Minuten fest. Wir lassen die Maschine mit voller Kraft laufen und spülen so den Sand unter dem Bug weg. Wir hatten viel Glück, meistens ist der Grund nicht so lose sondern Steinig oder felsig, dann ist meistens mit Totalverlust zu rechnen.

Freitag, 01.03.1963

Schönes Wetter und ruhige See. Die Seemannssendung mit guter Musik, aber mit starken Störungen empfangen. Edi hat bekam einen Gruss durch das Radio. Gegen Abend kann die Sendung nochmals empfangen werden, diesmal ist der Empfang sehr gut. Den Gruss für Edi freut uns alle natürlich sehr, denn dies bedeutet am Abend sicher ein gratis Bier

Samstag, 02.03.1963

Um 02.00 Uhr die Startluftleitung bei Zylinder vier demontiert und repariert.

Das Wetter ist gut aber bewölkt.

Edi hat zwischendurch auf See drei schöne Modellschiffe und ein Flugzeug zusammengebaut. Nun hat er aber Probleme mit dem Heimtransport. Wir machen uns ja schon Gedanken für die Abreise in Europa. Kurzerhand macht er mit der F104 einen Anflug auf die den Flugzeugträger „Forrestal“ und dann auf die „Essex“. Mit dem letzten Anflug der demolierten F104 trifft er noch die schöne „Cutty Sark“. Auch die Tischlampe hat den Seekrieg nicht überstanden und fliegt mit samt dem Rest durchs Bullauge in den indischen Ozean.

Über Mittag fahren wir an der Küste von Ceylon entlang.

Montag, 04. 03. 1963

Wir demontieren den Hilfsdiesel Nr. 3 für die Revision. Solche Arbeiten gefallen mir besonders gut

Das Wetter ist gut, das Seewasser hat 29⁰ C und im Manöverstand messen wir 40⁰ C
In der vergangenen Nacht hatten wir spiegelglatte See und Delfine gesichtet.
Minder trinkt eine Flasche VAT-69 .

Dienstag, 05.03.1963

Von 08.00 Uhr bis 11.00 Mit Edi auf Deck eine Winches repariert, gibt drei Std. Überzeit.

Das Seewasser ist 30⁰ C. Im Manöverstand messen wir 41⁰ C

Es Scheint, als würde sich ein „Suisse Atlantique“ Rennen im indischen Ozean abspielen. Ca. 300 Meilen hinter uns kommt auf gleichem Kurs die „Lavaux“, sie läuft mit 12 Meilen. Dicht gefolgt etwa 320 Meilen hinter uns kommt die „Corviglia“, diese läuft mit 16 Meilen. Unsere „Silvaplana“ läuft zwischen 14.5 und 16 Meilen. Wir alle drei hatten den gleichen Auftrag, nämlich, Getreide von den USA nach Indien zu bringen. Nun wollen wir alle leer zurück nach Europa. Die „Lavaux“ soll nach Neapel in die Werft und die „Corviglia“ wird in Casablanca Phosphat laden.

Mittwoch, 06. 03. 1963

Im Maschinenraum beim Manöverstand messen wir heute 42⁰ C.
Heute wieder mit drei Std. Überzeit Winches repariert.

Um 16.00 Uhr starten wir den Hilfsdiesel zum ersten Mal nach der Revision. Dies ist immer ein besonderer Moment, wenn der Motor mit dem 1. Start läuft und gleichmässige Töne von sich gibt. Da kann der Fachmann erkennen, ob gute Arbeit geleistet wurde, ob keine falschen Zwischentöne zu hören sind. Da entsteht bei uns Mechaniker immer eine grosse Zufriedenheit. Diesen Hilfsdiesel mit Generator brauchen wir unbedingt wenn wir durch den Suezkanal fahren.

Donnerstag, 07, 03, 1963

Um 09.50 Uhr ist Alarm, der wurde aber vorangekündigt weil es sich um eine Rettungsbootübung handelt, alles geht gut.

Am Abend gibt es bei uns in der Kabine wieder einmal ein grosses Fest. 44 Coca und drei. Flaschen VAT 69 wurden vernichtet. Edi ist heute zum Ersten Mal so richtig blau, er ist lustig und spielt recht gut mit der Gitarre und Maulorgel. Bei uns sind noch Franz Müller und Jörg Schmied.
Sehr guter Radioempfang.

Freitag, 08. 03. 1963

Am Morgen sehen wir auf Steuerbord die Insel Socotra und am Abend Cap Cardafui (Somalia)

Das Wasser ist sehr stark phosphoresziert und man könnte meinen, die Schaumkronen des Wassers seien grünliche Spritflammen.

Seit Kalkutta ist das Wetter jeden Tag sehr schön und warm gewesen. Im Mittelmeer erwarten wir dann etwas Abkühlung. In der Schweiz soll es seit vielen Jahren wieder einmal sehr kalt gewesen sein, die Seen seien alle zugefroren.

Samstag, 09. 03. 1963

Um 21.00 Uhr gehen wir in Aden vor Anker, wir wolle hier 600 Tonnen Schweröl und 100 Tonnen Dieselöl bunkern. Wir liegen neben einem englischen Flugzeugträger. Von den Händlern die an Bord kommen und uns alles Mögliche verkaufen wollen, kaufe ich 2 Radios und ein Fernglas.

Um 05.00 Uhr laufen wir aus in Richtung Rotes Meer. Am Mittag sehen wir eine kleine unbewohnte Insel, dies soll das grösste Seemannsgrab der Welt sein. Wahrscheinlich waren dort in der Vergangenheit sehr viele Schiffe aufgelaufen sein.

Montag 11. 03. 1963

21.00 Uhr, guter Radioempfang. Nachrichten und „Echo der Zeit“ gehört, aber nicht mit den neuen Radios die ich gekauft habe, die sind Schrott.

Dienstag, 12. 03. 1963

Am Mittag um 12.00 Uhr gibt es zwischen dem ersten Deckoffizier und dem Chief Steward eine Keilerei, keiner schenkt dem andern etwas. Minder hat ein blaues Auge und eine geschwollene Backe. Wie der Chief Maat aussieht weiss ich nicht, der versteckt sich, soll aber auch seinen Teil ab bekommen haben. Was sich daraus ergeben wird weiss ich nicht, könnte aber vor dem Seegericht verhandelt werden. Vielleicht machen sie es auch wie unter Männern aus und trinken spätestens im Mittelmeer wieder ein Bier zusammen.

Wir sind inzwischen im Roten Meer und haben die Bullaugen geschlossen, die Ventilatoren abgestellt und die Woldecken hervorgeholt. Tagsüber tragen wir die Pullover. Es ist bitter kalt, so empfinden wir jedenfalls die 20⁰ C. So kalt soll es hier nur alle 100 Jahre sein.

Die „Corviglia“ ist nur noch 22 Meilen hinter uns.

Mittwoch, 13. 03. 1963

Bei Sonnenaufgang ist die „Corviglia“ in etwa 500 Meter Entfernung Steuerbord auf gleicher Höhe. Das Rennen geht weiter.

Von 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr ist Jörg Schmied auf Maschinenwache. Er erhöht die Drehzahl der Hauptmaschine um einige Umdrehungen und die „Corviglia“ fällt einige Meile zurück. Am Abend holt sie dann aber rapid schnell auf

Donnerstag, 14. 03. 1963

Um 21.00 Uhr ist die „Corviglia“ wieder auf gleicher Höhe. Um mit ihr Schritt zu halten, holen wir alles aus unserer Maschine heraus das möglich ist.

Die „Corviglia“ hat einen Sulzer Diesel 8SAD72 mit 7200PS

Die „Silvapiana“ hat ein Sulzer Diesel 7 SD72 mit 4700PS

Donnerstag, 15. 03. 1963

03.00 Uhr wir gehen in Suez vor Anker.

11.00 Uhr Einfahrt in den Kanal.

15.00 Uhr Einfahrt in den Bittersee.

17.00 Uhr Ismailia

22.00 Uhr Ankunft in Port Said.

Seit Ismailia bis Port Said hatten wir einen Sandsturm. Die Einfahrt in das Mittelmeer ist sehr kalt, Regen und starker Wind begleiten uns. Ich bin wieder einmal Seekrank und möchte mich am liebsten ins die Kabine verkriechen.

Samstag, 16. 03. 1963

Das Wetter wird etwas besser und Radio Beromünster ist gut zu empfangen.

Um 21.00 Uhr fahren wir an Malta vorbei, das Wasser ist spiegelglatt.

Das erste Mal UKW Empfang.

Montag, 18. 03. 1963

Am Nachmittag am Cap on Bizerba oft Tunis vorbei.

Am Abend steigt bei uns in der Kabine wieder einmal ein Fest. Der Funker, Franz Müller und ich beschliessen, nach der Abmusterung nach Las Palmas in die Ferien zugehen.

Dienstag, 19. 03. 1963

Den ganzen Tag fahren wir der Küste von Algerien vorbei.

Tagsüber wird die Zylinderstation neu gestrichen und am Abend reinigen wir unsere Kabine.

Der Chef Maschinist, Casanova, ist seit längerer Zeit jeden Tag blau.

Mittwoch, 20. 03. 1963

Einem Kreuzer und einem Dreimast Segler begegnet.

Um 23.00 Uhr bei Gibraltar vorbei.

Samstag, 23. 03. 1963

12.00 Uhr Ankunft in Vlissingen.

Sonntag, 24. 03. 1963

08.00 Uhr Ankunft in Antwerpen.

Montag, 25. 03. 1963

Am Abend das letzte grosse Fest in unserer Kabine mit Edi Niderer, Müller Franz, und Kaderli.

Dienstag, 26. 03. 1963

Am Abend mustern wir von der „Silvaplana“ ab.

Mittwoch, 27. 03. 1963

Morgen um 06.00 Uhr sollten wir in Basel sein. Wurden aber in Frankfurt angehalten wegen eines Streiks.

Hier wird die Schrift im Tagebuch unleserlich, ich vermute, jemand hat zuviel Bier in die Tinte gepanscht.

Montag, 30. 12. 1963

Habe heute von Edi O. Niderer einen Brief aus Südafrika erhalten, er hat auf der M/S „Corviglia“ angeheuert. Offenbar hat er dort kein Honigschlecken. Er schreibt:

Durban, 23. 12. 1963

Salü Georg

Vielen Dank für Deinen Brief den ich heute erhalten habe. Verzeih mir, wenn ich Dir sage dass Du der grösste Esel wärst, wenn Du wieder zur See fahren würdest!

Du weisst wohl gar nicht mehr was das ist! Der Teufel ist los! Bei uns ist er seit Rotterdam. Dort hat ein O.S. 24 Jahre alt, Karpenter (Schreiner), angemustert der zusammen mit einem Matrosen das Schiff zur Hölle macht.

Vor dem Suez wurde ich in meiner Kabine angegriffen, jedoch ohne Zeugen. Dann hat er mir im Zorn beim Rost klopfen elektrische Kabel zusammen geschlagen. Letzten Sonntagmorgen, etwa um 03.00 Uhr brach er am Unteroffizier Frigor das Schloss auf und heute vor dem Nachessen schlägt er mich vor vielen Zeugen auf dem Achterdeck zusammen ohne dass ich mich gewehrt habe. Du weisst ja wie ich die Gewalt hasse. Der „Alte“ ist ein Spezialist für Kompromisse und Wiedervereinigung und kann Franz und mich nicht ausstehen.

Mir hat es nun den Zapfen endgültig herausgehauen sodass ich im nächsten europäischen Hafen der Seefahrt für immer den Rücken kehren werde. Aber bis dahin sind es noch drei Monate was mich noch manche Nerven kosten wird.

Der Müller Franz will es so machen wie ich und zu Hause eine Stelle suchen, denn auch er ist dem Piratentum nicht mehr gewachsen! Übrigens schrieb mir auch Jörg Schmid etwas von dieser Absicht.

Ich hoffe nur, dass Du die Schwierigkeiten überstehst und meinen Rat befolgen wirst und nicht wieder unter die Idioten zu gehen.

Es grüsst Dich herzlich und wünscht Dir ein frohes und erfolgreiches neues Jahr.

Edi

*Alles Gute und Schöne im neuen Jahr. „Junge fahr nie wieder“.
Es grüsst Dich freundlich.
Franz*



Georg Schüpach

Realisiert durch Team Stiftung www.swiss-ships.ch

Mit herzlichen Dank an Georg Schüpach

