

Faszination Marine



Ein Tatsachenroman von Karl-Heinz Bremer

Band 1 1980 - 1983

Vorwort

Die Verwirklichung eines Jugendtraumes spielte, so glaube ich, bei jedem von uns schon mal eine Rolle. Bei dem einen mehr, beim anderen weniger. Bei manchen von uns blieb es bis ins hohe Alter nur ein Traum, weil immer etwas dazwischen kam und andere wiederum haben ihren Traum im Laufe ihres Lebens einfach vergessen. An seiner Stelle trat der Wunsch nach Geld und Macht.

Sicherlich ist das Streben nach Wohlstand lobenswert, aber nur allzu oft werden dabei die wahren Werte im Leben vergessen oder ganz einfach verdrängt.

In solchen Situationen, wie sie jeder von uns schon erlebt hat, bleiben die Jugendträume meist auf der Strecke. Dabei sollte man einen Traum nicht als solchen sehen, sondern ihn als Ziel betrachten, was es zu erreichen gilt.

Jeder der Träume hat, kann sie durch eisernen Willen auch in die Tat umsetzen.

Immer ein Ziel vor Augen zu haben, ist das, wofür es sich zu leben lohnt.

Auch ich genieße heute einen gewissen Wohlstand und habe meinen Platz in der Gesellschaft. Was mir jedoch keiner mehr nehmen kann, sind die Erinnerungen an einem erfüllten Jugendtraum.

Meine Liebe gehörte schon so lange ich denken kann dem Meer und der Seefahrt.

Irgendwann war es dann soweit --- ich war bei der Marine!

In den nachfolgenden Seiten möchte ich versuchen diese aufregenden und teilweise abenteuerlichen Jahre auf spannende und manchmal ernüchternde Weise darzustellen.

Bin ich auch dazu verdammt nie wieder zur See fahren zu dürfen, so ist mir doch etwas geblieben:

Die Gewissheit, mir einen Jugendtraum erfüllt zu haben und natürlich meine weiterhin ungebrochene Liebe zum Meer und zur Seefahrt, die ich nur allzu gerne mit vielen anderen Seeleute dieser Erde teile.

Im Februar 2001

Kapitel 1

Beginn einer Liebe

Angefangen hatte alles Ende der 70er Jahre. Im Radio waren ABBA, SMOKIE und überhaupt der Glam-Rock der Hit schlechthin. Jeden Donnerstag verdiente ich mir ein paar Mark als Discjockey in dem Jugendzentrum unserer Stadt. Ich war gerade 17 Jahre alt und hatte das Glück einer der wenigen Leute zu sein, die als Nicht-Betriebszugehörige der BKB (Braunschweigischen - Kohlen - Bergwerke), ausgesucht wurden, um für drei Wochen als Betreuer in ein Kinderferienlager das auf Norderney stattfand, mitzufahren.. Mann, war die Freude gross, zumal das für mich der erste Urlaub an der Küste sein sollte.

Zuerst war ich ja doch ein wenig skeptisch aber schon beim Betreten der Fähre die uns von Norddeich auf die Insel bringen sollte, waren alle meine Zweifel wie weggewischt. Ich spürte einen Reiz, der von der Landschaft, dem Meer und der Schiffe ausging und der mich von nun an nicht mehr los lassen sollte.

Es war ein vertrautes Gefühl zwischen der kindlichen Abenteuerlust und Faszination. Plötzlich fielen mir Bücher und Filme wie „Moby Dick“, der „Bounty“ oder der Schatzinsel ein, die ich als Kind nur so verschlungen hatte.

An das Lagerleben gewöhnte ich mich eigentlich sehr schnell. Doch immer wieder schlich ich mich Nachts aus dem Zelt, um an den Strand zu gehen und die vorbeifahrenden Schiffe zu beobachten. Ich versuchte mir vorzustellen, was das wohl für ein Schiff war, woher es kam und wohin es wollte. Und im Hintergrund das Rauschen der Brandung, die noch faszinierender bei nächtlichem Meeresleuchten war. Über dem ganzen schwebte meistens ein Mond so rund und rot wie eine Blutorange, die es vermochte, das Meer zu erleuchten. Sehnsucht machte sich breit.

Sonntagmorgens stand es uns Betreuern frei, mit den Kindern in die Kirche zu gehen, die im Stadtkern von Norderney lag. Aber weder uns Betreuern noch den Kindern lag etwas daran in die Kirche zu gehen - Hauptsache man kam in die Stadt. Also ließen wir den Kindern freien Lauf und gingen in die Kirche in der „die Gesangbücher Henkel“ hatten. Diese alte Seemannskneipe befand sich im Stadtkern, war urgemütlich und vollgestopft mit Utensilien aus der Seefahrt, die ein wenig an Fischfang und Seeräuberei erinnerten. Irgendwie war ich so beeindruckt, dass ich gar nicht mitbekam, wie meine Liebe zum Meer und zur Seefahrt von Tag zu Tag wuchs.

Dementsprechend schwer fiel mir dann auch nach den drei Wochen der Abschied von der Insel. Aber ich schwor mir, auf jeden Fall eines Tages zurückzukehren.

Pfingsten 1980 fuhr ich zunächst einmal mit ein paar Freunden auf den Priwall bei Travemünde zum Zelten. Das Erlebnis, was ich dort haben sollte, vertiefte meine Liebe zur Seefahrt noch mehr.

An einer Pier lag und liegt bis heute die alte, 115m lange Viermastbark „Passat“, das Schwesterschiff der „Pamir“, die im September 1957 sank. Der Anblick dieses stolzen P-Liners der 1911 bei Blohm & Voss in Hamburg im Auftrag des Reeders Ferdinand Laeisz gebaut wurde, faszinierte mich so sehr, dass ich beschloss, das Schiff so schnell wie möglich einmal zu besichtigen. Seit ihrer ersten Reise war die „Passat“ ein reiner Frachtsegler, der hauptsächlich mit seinen 36 Mann Besatzung Getreide über die

Weltmeere transportierte. Nach dem ersten Weltkrieg musste das Schiff an Frankreich ausgeliefert werden. Am 22.12.1921 kaufte es jedoch die Reederei zurück, wurde instandgesetzt und wieder seinen ursprünglichen Bestimmungen zugeführt. 1925 wurde es erstmalig umgebaut, um Offiziersanwärter aufzunehmen, die ihre Segelausbildung erhalten sollten. Im Jahre 1932 musste die „Passat“ erneut verkauft werden. Erst 1951 kehrte der Segler unter deutscher Flagge nach Travemünde zurück. Die letzte Reise machte das Schiff 1957. Es verließ am 14.2. die Elbe und erreichte nach 49 Tagen Montevideo. Am 8.12.1957 lief die „Passat“ in Hamburg ein. Damit war die letzte Reise dieses stolzen Seglers abgeschlossen. Von den insgesamt 65 P-Linern segelt heute nur noch die „Padua“, allerdings unter russischer Flagge als Segelschulschiff unter dem Namen „Krusenstern“.

Der Augenblick als ich die Stelling der „Passat“ betrat, ist mir bis heute unvergesslich geblieben. Ich fühlte mich plötzlich in die Zeit zurückversetzt, als die „Passat“ noch kein Museumsschiff gewesen ist und über die Weltmeere segelte.

Jedes einzelne Teil dieses Schiffes war voller Geschichten, von denen ich nur träumen konnte. Und jede einzelne Geschichte würde ein Tatsachenbericht sein.

Zugegeben ein bisschen Seemannsgarn wäre sicherlich auch dabei gewesen. Aber das gehört nun mal dazu. Unvorstellbar, was sich alles auf diesen Schiffsplanken abgespielt haben könnte. Das Ankämpfen der Mannschaft gegen die schwere See--wie viele mögen dabei ein „nasses Grab“ gefunden haben? Gab es mal eine Meuterei? War das Bordleben wirklich so hart oder voller Romantik? So viele Fragen taten sich auf einmal auf, die man mir gar nicht so schnell beantworten konnte. Aber eines stand für mich von nun an fest: Mein Traum war geboren --- ich wollte eines Tages zur See fahren. Allerdings wusste ich damals noch nicht, was für einen harten, steinigen Weg ich mir gewählt hatte.

Fortan begann ich mich immer mehr für Maritimes zu interessieren. Doch zunächst musste ich meinen Wunsch Seemann zu werden erst einmal zurückstellen, da ich mich noch mitten in meiner Ausbildung zum Schlosser befand. Diese Ausbildung war zwar nicht das gelbe vom Ei, aber zu Beginn meiner Ausbildung im Jahre 1978 war ich froh, überhaupt noch eine Lehrstelle bekommen zu haben. Auch wusste ich damals ja noch nicht, dass der Beruf des Schlossers einige Türen zu öffnen vermag. Man sieht ja als Jugendlicher nicht immer ein, was die Erwachsenen predigen. Von wegen solide Ausbildung und so.

Oder „Handwerk hat goldenen Boden“. Wozu brauchte ich ein Handwerk? Ich wollte Matrose werden und zur See fahren. Das war mein innigster Wunsch.

Also machte ich eigentlich mehr oder weniger widerwillig diese Ausbildung.

„Lehrjahre sind ja bekanntlich keine Herrenjahre“, und das traf in meinem Lehrbetrieb völlig zu. Man stelle sich eine kleine Schlosserei vor, seit Generationen im Familienbesitz mit einer Handvoll Gesellen, drei Lehrlingen und dem Meister, der auch gleichzeitig der Boss des ganzen war. „Lehrling“ war für meine Begriffe sowieso der falsche Ausdruck für uns. In solch einer Firma müsste der Überbegriff eigentlich „Mädchen für alles“ heißen. Handlangerarbeiten, Bier holen und eventuellen Kleinkram selbst erledigen. Ganz zu schweigen bei dem allwöchentlichen „Großreinschiff“, welches immer eine besondere Tortur darstellte. Bei dummen Sprüchen Ohrfeige vom Meister inklusive.

Da ich jetzt nur noch einmal im Jahr Urlaub bekam, genoss ich diesen immer umso mehr. Die Erholung vom Meister und den Gesellen brauchte ich aber auch.

An einem Wochenende des Jahres 1980 las ich in der Zeitung, dass der amerikanische Flugzeugträger „USS Nimitz“ zu Besuch in Wilhelmshaven lag.

Ich kannte die „Nimitz“ schon von einem Kinofilm. Das Wissen darum machte dieses Schiff umso interessanter. Ein atomgetriebener Flugzeugträger, 350 m lang, 90 m breit, 30! Stockwerke hoch, mit ca. 5500 Mann Besatzung und um die 90000 BRT in Deutschland - Wahnsinn!

Für mich gab es da gar keine Frage. Da musste ich einfach hin, zumal die Möglichkeit bestand den Flugzeugträger zu besichtigen.

Ich hatte zwar noch keinen Führerschein und kein Auto, dafür aber einen sehr guten Freund. Dirk war etwas älter als ich, hatte schon seinen Führerschein und ein eigenes Auto. Also rief ich ihn an, um ihn von der „Nimitz“ zu erzählen. Gute Kumpels hat man ja bekanntlich nicht viele, aber was mich mit Dirk verband, war die Liebe zur Seefahrt und dem Meer.

Dadurch verstand es sich auch wie von selbst, dass wir, nur mit ein paar Mark in der Tasche, uns auf den Weg nach Wilhelmshaven machten, um den Träger mal in Natura zu sehen.

Leider konnte man nur vom Marinestützpunkt aus in Verbindung mit einer Eintrittskarte auf die „Nimitz“ gelangen. Es sei denn, man war Angehöriger der „German Navy“. Genau das waren wir aber nicht - noch nicht. Bei unserem Glück waren natürlich auch alle Eintrittskarten schon vergriffen. Aber wir gaben nicht auf und fuhren zum Hafen. Zum Glück sind die Friesen ein Volk was glänzend improvisieren und organisieren kann. Vom Hafen aus boten sie Rundfahrten um die „Nimitz“ an, die aufgrund ihrer Größe ja nicht im Hafen sondern auf der Jade vor Anker lag. Natürlich machten wir diese Rundfahrt mit, denn die Reise ins 300 km entfernte Wilhelmshaven sollte sich ja schließlich auch lohnen.

Es war ein gigantischer Anblick, der sich uns bot, als wir ca. in 15m Entfernung den Träger passierten. Haushoch ragte das Flugdeck dieses grauen Riesen aus dem Wasser und uns wurde klar, wie unwichtig und klein wir eigentlich waren. Die Flugzeuge und Hubschrauber ragten so weit mit ihrem Heck über das Flugdeck hinaus, das man meinte, sie müssten jeden Moment ins Wasser stürzen. Ich stellte mir vor wie es wohl wäre, ein Besatzungsmitglied dieses Schiffes zu sein. Der Gedanke daran ließ mein Herz höher schlagen. Wie stolz mussten doch die Besatzungsmitglieder darauf sein, auf einem der größten Kriegsschiffe der Welt fahren zu dürfen. Wie sie es wohl geschafft haben mögen sich diesen Traum zu erfüllen? Voller Neid warf ich noch einmal einen letzten Blick, als es wieder Richtung Hafen ging.

Auf dem Weg zum Hafen konnten wir direkt in die „4.Einfahrt“, dem Marinestützpunkt an dessen Pforten man uns vor ein paar Stunden abwies, hinein blicken.

Die Stimme aus der Bordsprechanlage der Barkasse sagte das im Moment nicht viel von deutschen Kriegsschiffen zu sehen sei. Die meisten befänden sich auf Manövern. Ein Zerstörer, eine Fregatte, Minensuchboote sowie drei Schlepper waren zur Zeit alles was sich im Hafen befand. Selbst der Zerstörer, der ja bekanntlich die größte schwimmende deutsche Kriegseinheit darstellte, wirkte gegen die „Nimitz“ wie ein Spielzeugschiff.

Wieder zurück an Land, wollten wir auch gleich die Heimreise antreten.

Verständlicherweise konnten wir natürlich nicht weg, ohne noch ein paar Fotos von der „Nimitz“ gemacht zu haben. Der Anblick, der sich uns vom Deich aus bot, war überwältigend. In der Abendsonne zeichnete sich die Silhouette des Trägers ab, als wenn sie

ein Maler in den Horizont gemalt hätte. Schade das wir diesen schönen Ort verlassen mussten. Der Anblick jedoch ist mir bis heute in Erinnerung geblieben.

Wir standen zwar nicht unter Zeitdruck, aber eine Übernachtung war auch nicht mit eingeplant. Außerdem ließ uns unser schmales Lehrlingsgehalt nur wenig Spielraum. Auf der Rückfahrt jedoch waren wir uns einig, das unser Geld mit diesem Kurztrip gut angelegt gewesen war.

Inzwischen war es wieder Sommer geworden und das Zeltlager auf Norderney stand unmittelbar bevor. Natürlich hatte ich schon rechtzeitig vorgesorgt und eine Bewerbung abgegeben, damit ich zumindest in der Auswahl stand ,wieder als Betreuer mitfahren zu dürfen. Es klappte! - Wahnsinn! Das ich wieder dabei sein durfte, verdankte ich auch nicht zuletzt der Tatsache, dass ich mich im Vorjahr wohl nicht so schlecht als Betreuer gemacht hatte.

Schon bald würde ich meine geliebte See und die Insel wieder sehen, auf der alles begann. Ein Gedanke, der mich rundum glücklich machte. Doch in diesem Jahr kam noch ein ganz besonderer Aspekt hinzu. Dirk, mein alter Kumpel, sollte auch mit von der Partie sein. Da verstand es sich wie von selbst, dass wir unserer Leidenschaft, der Seefahrt, gemeinsam fröhnen wollten. Wir nahmen uns vor, erst einmal unsere „Seebeine“ zu testen, bevor wir unserem Wunsch Seemann zu werden, richtig nachgeben wollten.

Kurzum machten wir einige von diesen sogenannten „Butterfahrten“ mit. Diese Fahrten genossen den Ruf größter Beliebtheit, zumal man ja außerhalb der Drei-Meilen-Zone zollfrei einkaufen konnte. Den ersten Trip machten wir nach Helgoland. Diese „rote Insel“ mit ihrer „langen Anna“ hatte nicht nur ihren besonderen Reiz des zollfreien Einkaufes, sondern war und ist ein Wunderwerk der Natur, das wie ein Bollwerk, drei Schiffsstunden von der Küste entfernt in der Nordsee liegt. Die Schiffe mit denen man auf die Insel gelangte hatten schon fast den Charakter eines Kreuzfahrtschiffes. Das Wetter war an diesem Sommertag ausgesprochen gut und so sollten wir eigentlich keine Probleme mit unserer eigenen Seetüchtigkeit bekommen können. Wir genossen den

dreistündigen Transfer in vollen Zügen und legten uns an Oberdeck in eines der Rettungsboote, um uns die Sonne auf den Pelz scheinen zu lassen.

Glitzernd tanzten die Wellen im Licht der Sonne. Die Luft war geschwängert von Salzwasser und ein warmer Sommerwind blies über meinen nackten Oberkörper.

Nie zuvor hatte ich mich so glücklich gefühlt. Wasser, Wind und Wellen ----das schien das Glück zu sein.

Da ja Helgoland bekanntlich keinen Hafen besitzt, der für so große Schiffe wie das unsere ausgelegt ist, mussten wir uns auf das sogenannte Ausschiffen vorbereiten. Dieses Ausschiffen soll dem Gerücht nach für manche Helgolandbesucher der einzige Grund sein, überhaupt auf die Insel zu kommen.

Nach einer kurzen Sightseeing-Tour und dem dazugehörigen Einkaufsbummel war auch schon wieder Zeit, die so eindrucksvolle Insel zu verlassen.

Unsere nächste Butterfahrt sollte nicht so sorglos enden.

Wieder schifften wir uns auf einen „Butterdampfer“ ein. Diesmal ging die Reise ins benachbarte Holland. Der Haken war nur, dass dieses Schiff wesentlich kleiner war, als das mit dem wir nach Helgoland gefahren sind.

Die Hinfahrt nach Holland war fantastisch. Ich genoss den Transfer in vollen Zügen. Wir fuhren gemütlich zwischen den Inseln und dem Festland gen Eemshaven. Auf dieser Route ist man ja weitgehend vor dem offenen Meer geschützt und so fühlten wir uns pudelwohl. Seeluft macht ja bekanntlich auch Hunger und so schaufelten wir natürlich alles in uns hinein, was der Magen und der Geldbeutel hergaben. In einer stillen Minute dachte ich daran, dass wir uns ja noch innerhalb der 3-Meilen-Zone befanden und ich ahnte böses. Um einkaufen zu können mussten wir aus der 3-Meilen-Zone heraus.

Und die lag ----- natürlich vor den Inseln in der offenen Nordsee.

Es kam wie es kommen musste. Mein Magen spielte auf einmal nicht mehr mit und ich beschäftigte mich fortan intensiv mit dem „Fische füttern“. War auch kein Wunder, bei Eis, Bockwurst mit Kartoffelsalat und diversen alkoholischen Getränken, die ich meinem Magen auf der Hinfahrt zugemutet hatte. Als endlich meine Nummer zum Einkauf aufgerufen wurde, blieb mir nichts anderes übrig als Dirk los zu schicken.

Spätestens jetzt musste ich erkennen, dass die Liebe zur Seefahrt auch Grenzen haben kann und freute mich schon wieder auf festen Boden unter den Füßen.

Wieder zu Hause hatte ich dieses Erlebnis natürlich längst vergessen, denn die böse Wirklichkeit hatte mich wieder.

Das letzte meiner drei Lehrjahre stand auf dem Programm und so musste ich die Seefahrerei wieder einmal beiseite schieben. Die bestandene Gesellenprüfung wurde natürlich gebührend gefeiert. Waren doch nun endlich diese „Keine Herrenjahre“ vorbei. Jetzt konnte ich richtig Geld verdienen. Bis zu einem grauen Oktobertag im Jahre 1982. Mein Chef, bei dem ich auch gelernt hatte und der sich nach der Gesellenprüfung nicht mehr so hart zeigte, musste mir wegen zu geringer Auftragslage kündigen. Den Letzten beißen die Hunde. Da stand ich nun vor dem Nichts. Arbeitslos----welch scheußlicher Gedanke. Gut, das Schlosserleben war nicht gerade das gelbe vom Ei aber arbeitslos wollte ich auch nicht gerade sein. Die Aussichten auf einen neuen Job waren auch nicht gut, da ich noch nicht bei der Bundeswehr gewesen war.

Jeder wusste damals, um einen festen Job zu bekommen war es besser, wenn man den Bund schon hinter sich hatte. Zu der Zeit hatte noch intensiven Kontakt zu Dirk, der schon wusste, dass er ab Januar 1983 zum Bund ging. Natürlich unterhielten wir uns eingehend darüber und so erfuhr ich, dass Dirk sich für die Marine entschieden hatte.

Wie sollte es auch anders sein. Schließlich war er ja auch ein „Marinefanatiker“. Mir öffnete dieses Gespräch meine Augen soweit, dass ich eines sofort erkannte: Wenn ich mich auch bewerbe, kann ich mir meinen Traum vom Seemann erfüllen und gleichzeitig meine Bundeswehrzeit absitzen. Zum anderen müsste ich nicht arbeitslos sein und Trübsal blasend herumhängen.

Der Haken war nur, dass die Bundeswehr mich zwar erfasst hatte, aber noch nicht zur Musterung aufforderte. Der Gedanke, endlich Seemann zu werden, ließ mich schließlich handeln, denn wenn man etwas wirklich will, erreicht man sein Ziel auch. Der feste Glaube daran versetzte bei mir Berge. Gleich am darauffolgendem Tag rief ich bei unserem zuständigen Kreiswehrrersatzamt an, erklärte meine Situation und vereinbarte einen Termin

für ein Informationsgespräch. Vom Soldatentum hielt und halte ich bis heute nichts. War das für mich doch nur Mittel zum Zweck und um mir meinen Traum zu erfüllen, blieb mir nichts anderes übrig, als den ersten Schritt zu tun. Ich hätte zwar ohnehin irgendwann zum Bund gemusst aber so konnte ich das ganze noch ein wenig beeinflussen und mir den Weg zur Marine selber ebnen.

Das Kreiswehrrersatzamt passte gar nicht in meine Vorstellungen von der Bundeswehr. Es war ein großes altes Gebäude am Rande eines Parks, welches man sich eigentlich besser in einem der alten Hoollywood-Südstaaten-Legenden hätte vorstellen können, als inmitten einer Großstadt. Im Gebäude dagegen spiegelte sich unsere ganze Bürokratie wieder. Trostlose Flure und für jedes Anliegen ein Zimmer. Nur, das hier sämtliche Bedienstete des Staates in Uniform herum liefen und das das Informationsmaterial auf den Fluren nicht von irgendeinem Verein sondern von der Bundeswehr war. Wartezeiten sind natürlich auch hier üblich und so dauerte es knapp eine Stunde bis ich endlich in das Zimmer des für mich zuständigen Herren kam.

Meine Vorstellungen von der Bundeswehr waren eigentlich mit einem flauen Gefühl in der Magengegend verbunden, nach all den Geschichten, die ich bis zu dem Tag darüber gehört hatte. Um so mehr verwunderte mich die herzliche Begrüßung und die freundliche Anfrage nach meinem Anliegen. Höflich erklärte ich dem Feldwebel (den Dienstgrad hatte er mir inzwischen erklärt) meine Situation. „Kein Problem, Herr Bremer“ sagte der Feldwebel freundlich.

„Wenn Sie zur Marine möchten, dann bewerben Sie sich doch ganz einfach“.

„Bewerben?“, fragte ich misstrauisch nach. „Ja, so können Sie einer Zwangsverpflichtung vorbeugen und sich vielleicht noch Ihre Laufbahn aussuchen!“ Das war doch eine Lösung! Bewerben, als wollte ich den

Arbeitsplatz wechseln. Im Grunde war es ja auch nur ein Wechsel. Wenn auch aus der Arbeitslosigkeit heraus. Ich ließ mir die zuständige Adresse geben, bedankte mich höflich und ging. Noch am selben Tag setzte ich eine Bewerbung auf und sendete sie zur Freiwilligenannahmezentrale der Marine nach Wilhelmshaven. Na gut, sollte das klappen, musste ich mindestens zwei Jahre absolvieren. Das aber war mir

die Sache wert. Schon einen Monat später, im November des Jahres 1982 konnte ich zu einem zweitägigen Eignungstest in die Stadt am Jadebusen fahren.

Etwa 20 andere Mitbewerber aus dem ganzen Bundesgebiet fanden bei der Begrüßung in der Kaserne eine recht freundliche und lockere Atmosphäre vor. War ja auch klar denn schließlich waren wir noch immer Zivilisten. Damals dachte ich noch, es kann ja nicht so schlimm beim Bund sein, wie meine Kumpels immer behaupteten. Allerdings war keiner von ihnen bei der Marine. Ich sollte noch des öfteren zu spüren bekommen, dass die Seeleute ein Volk für sich sind.

Den ersten dieser beiden Tage verbrachten wir hauptsächlich mit Warten, Einweisungen, Stuben beziehen und ärztlichen Untersuchungen. Wir durften uns zwar frei innerhalb des Kasernengeländes bewegen, aber verlassen konnten wir sie erst nachdem wir alles hinter uns gebracht hatten. Im Gegensatz zu manch anderen war mir das so ziemlich egal. Im Moment waren wir ja alle noch ein Haufen Individualisten. Jeder hatte so seine eigene Vorstellung

von dem, was er hier wollte. Man tauschte zwar Erfahrungen im Umgang mit der Bundeswehr aus aber darüber hinaus war doch jeder mit sich selbst beschäftigt. Es war schon ungewohnt mit drei fremden jungen Männern, die man gerade mal erst ein paar Stunden kannte, eine Stube für die Nacht zu teilen. Aber in gewisser Weise saßen wir ja in einem „Boot“.

Gegen 22.00 Uhr schrie plötzlich einer „Ruhe im Schiff, Licht aus“! Wir erschrakten und wussten nicht was der Blödsinn sollte. Die konnten doch nicht einfach bestimmen, wann wir müde zu sein haben? Also beachteten wir es nicht weiter und unterhielten uns noch ein wenig. Prompt nach weiteren 5 Minuten hatten wir unseren ersten Anschiss weg. Die Wirklichkeit holte uns in Person des Wachhabenden Unteroffiziers wieder ein. „Dies ist eine Kaserne und kein Freudenhaus“, brüllte er uns an. Auf eine Diskussion ließ er sich gar nicht erst ein. Also machten wir das Licht aus und versuchten zu schlafen. Das war der „berüchtigte“ Kasernenalltag.

Ich war gerade in meinem schönsten Tiefschlaf, als mich ein schrilles „Rise, Rise --- AUFTSEHEN!“ jäh aus meinen Träumen riss. Der Unteroffizier war doch tatsächlich der Meinung, wir müssten um 05.30 Uhr aufstehen. Mitten in der Nacht. Na ja, mitgegangen, mitgefangen. Nach dem gemeinsamen Frühstück um 06.30 Uhr (kein Mensch kann um diese Uhrzeit schon Hunger haben) hatten wir ein volles Tagesprogramm. Nachdem die gesundheitliche Tauglichkeit nun feststand, mussten noch einige Tests absolviert werden, um Klarheit über unsere Neigungen und Befähigungen zu schaffen. Bei einigen dieser Tests kam ich mir wie ein kleiner Junge vor, der kurz vor seiner Einschulung stand. Es waren aber auch Tests dabei, die mir ernste Schwierigkeiten bereiteten. Letzt endlich hatte ich aber, genau wie der Grossteil meiner Kameraden, die Tests bestanden.

Bestätigt wurde mir das bei einem abschließenden Einzelgespräch mit dem Lehrgangsführer. Blieb nur die Frage, welche Fachrichtung ich einschlagen wolle.

Denn vom gesundheitlichen Aspekt hätte ich jede Richtung einschlagen können. Nun spielte aber der erlernte Beruf „seine große Rolle“. Möglichst „Berufsnaher Einsatz“ hieß es und so hatte ich als Schlosser doch schon einige Möglichkeiten zur Auswahl. Insgeheim hoffte ich mit Dirk zusammen den Dienst antreten zu können. Das

beeinflusste auch meine Entscheidung für die Fachrichtung „Dampftechnik“. Aber nicht nur das Dirk die gleiche Richtung eingeschlagen hatte, war entscheidend. Auch die Aussicht, auf einen der sieben Zerstörer zu kommen, die ja bekanntlich die besten Reisen machten, ließ mich diese Wahl treffen. Außerdem würde ich dann ja schon jemand bei der Grundausbildung kennen. Noch dazu meinen Kumpel Dirk.

Nach dem Gespräch sagte man mir baldigen Bescheid zu und entließ mich nach Hause.

Beziehungskisten hatte ich ja schon einige hinter mir, als ich Martina, die ebenfalls an einem der Freilager als Betreuerin teilnahm, 1981 auf Norderney kennenlernte. Eigentlich waren wir sehr verschieden, trotzdem verstanden wir uns von Anfang an bestens. Vielleicht sollte ja mal das Sprichwort „Gegensätze ziehen sich an“ zutreffen. Am Ende der drei Wochen stand für uns fest, dass wir zusammen bleiben wollen.

Martina kam aus einem Dorf nur 8km von meiner Heimatstadt und so war die Entfernung für uns das geringste Problem. Fast jeden Abend fuhr ich zu ihr. Alles entwickelte sich prima.

Mit ihren Eltern verstand ich mich bestens und so saßen wir auch die meiste Zeit zusammen. Nur bei ihr schlafen durfte ich noch nicht.

So ging das erste Jahr unseres Zusammenseins ins Land und ich dachte, es könnte immer so weiter gehen. Bis zu jenem Tag im Oktober 1982 an dem ich arbeitslos wurde. Martina hatte sich inzwischen von ihrem Sachbearbeiterposten zur Sekretärin hochgearbeitet. Irgendwie fing es bei uns zu kriseln an. Zuerst nichts ernstes, aber die Streits häuften sich und wurden zunehmend heftiger, bis im November 1982 die Sache eskalierte.

Ich hatte von der Stammdienststelle der Marine die Nachricht erhalten, dass ich im Januar des folgenden Jahres meine Grundausbildung an der Technischen Marineschule Brake (die es ja inzwischen leider nicht mehr gibt) für die Fachrichtung Dampftechnik antreten sollte. Nachdem sich meine Aufregung ein wenig gelegt hatte, rief ich sofort Dirk an, um ihm die freudige Mitteilung zu machen. Er freute sich für mich, zumal wir ja nun auch gemeinsam zum Dienst fahren konnten. Knappe 300km, da braucht man eine Fahrgemeinschaft.

Weniger beeindruckt zeigte sich am Abend Martina. Mit dem Thema „Bund“ ging ich ganz behutsam bei ihr um. Also erklärte ich ihr zuerst, dass ich ab Januar nicht mehr arbeitslos sein würde. Oh sie freute sich ja so für mich. Bis zu dem Augenblick, in dem ich ihr die ganze Wahrheit sagte. Bundeswehr war ja schon schlimm genug, aber gleich zur Marine--das war dann doch des Guten zuviel.

Also meinte sie das es besser wäre, wenn man sich trennte. Eine Wochenendbeziehung wollte sie auf gar keinen Fall und erst recht nicht für vier Jahre. Käme noch erschwerend hinzu, dass ich ja auch oft auf See sein würde und noch nicht einmal die Wochenenden regelmäßig zu Hause sein könnte. Zuerst war ich recht schockiert, zumal ich dachte nun endlich eine Dauerfreundin gefunden zu haben. Pustekuchen! Aber jetzt musste ich ersteinmal an mich und meine Zukunft denken. Kam ich doch nun meinem Ziel zur See zu fahren ein ganzes Stück näher. Beziehungsprobleme konnte ich nicht gleich von Anfang an gebrauchen. Also trennten wir uns, was sich später auch als gute Entscheidung herausstellte. Die Liebe zur See war eben doch stärker.

Kapitel 2 **Aller Anfang ist schwer**

03.Januar 1983.....

Laut unseres Einberufungsbescheides sollten wir bis 20.00Uhr in Brake in der Admiral-Brommy-Kaserne, die heute nicht mehr existiert, erscheinen. Zu Hause wurde erst aber noch zünftig Abschied gefeiert, zumal wir ja auch nicht wussten, wann wir das nächste Mal nach Hause kämen.

Obwohl ich mich so auf die Marine gefreut hatte, fiel mir der vorläufige Abschied von Freunden und Verwandten ziemlich schwer. Aber Dirk musste ja ebenfalls nach Brake in die „Grundi“. Das erleichterte die Sache ein wenig. Also fuhren wir gemeinsam in einen neuen Lebensabschnitt, wo uns die nächsten 12 Wochen die Grundregeln des Militärdienstes beigebracht werden sollten. Die Strecke nach Brake kannten wir natürlich recht gut von unseren vielen Ausflügen an die Küste und so standen wir nach nicht allzu langer Fahrt vor dem Kasernentor.

Noch recht freundlich wurden unsere Einberufungsbescheide geprüft, für gut befunden und uns der Weg zur Unterkunft gewiesen.

Rechts und links der Strasse standen in U-Form gemauerte, rote Backsteinbauten, die ein wenig an zweistöckige Mietblöcke im Ruhrpott erinnerten. In ihren Innenhöfen ließ es sich bestimmt prima exerzieren, dachte ich noch. Aber das sollte ich bald am eigenen Leib zu spüren bekommen. Einer von diesen Bauten, die sogenannten Inspektionen, war nun für die nächsten drei Monate unser „zweites Zuhause“. Der Wachhabende UvD (Unteroffizier vom Dienst) hakte unsere Namen in der Liste der „Rotärsche“ ab und wies uns unsere Stuben zu. Mann-O-Mann, der Ton war schon ein wenig rauher, als der beim Eignungstest. Aber immer noch zu ertragen. Schließlich war das ja kein Kindergarten.

Es roch nach frischem Bohnerwachs und der Fußboden glänzte, als sollte direkt von ihm gespeist werden. Kläglich funktionell erwiesen sich unsere Vier-Bett- Stuben. Für jeden ein Bett, ein Spind und in der Mitte ein Tisch mit vier Stühlen. Das ganze im dezenten grün-weiß gehalten, wie man es von Ämtern her gewohnt war.

Meine drei Stubenkameraden kamen aus allen Himmelsrichtungen. Leider war Dirk nicht mit dabei, denn die Einteilung der Stuben stand schon vorher ohne unseren Einfluss fest. Na ja, es war ja auch kein Ferienlager. Den weitesten Weg von uns allen hatte wohl Walter, der aus dem tiefsten Bayern zur Marine kam. Allerdings sollten wir mit ihm auch den meisten Spaß haben. Aber davon später.

Mit einer kurzen Erkundung über das Gelände mit seinem riesigen Exerzierplatz, der kurz vor dem Deich mit einem Stacheldrahtzaun endete, die vielen Gebäude von denen wir die Sanitätsstelle und die Kantine besonders ins Auge gefasst hatten, neigte sich der Anreisetag dem Ende.

„Rise, Rise –Aufstehen“ schallte es am nächsten Morgen durch die Gänge. Dieser Befehl war mir ja schon von dem Eignungstest her vertraut. Im Halbdunkel starrte ich auf meine Uhr.

„5.30 Uhr, mitten in der Nacht“ dachte ich und in einer halben Stunde sollte Frühstück sein.

„Niemand schafft es, innerhalb einer halben Stunde wach zu werden, sich anzuziehen und frisch geschniegelt und gebügelt auf dem Innenhof anzutreten“ sagte ich

zu meinen Kameraden. Ich sollte aber, in Person des UvD, der uns zur Eile antrieb und ständig zur Stelle zu sein schien, eines besseren belehrt werden. In Reihe angetreten führte uns der UvD zum Frühstück, als seien wir eine Kindergartengruppe, die unfähig ist, alleine den Weg zu finden. Wo wir doch schon gestern die Kantine ausgemacht hatten. Nachdem wir unsere Essensmarken abgegeben hatten erhielten wir ein mehr als klägliches Frühstück. Niemand konnte davon satt werden. Es sei denn, man stellt nicht so hohe Ansprüche.

Das gleiche auf dem Rückweg in die Unterkunft. Vom drillmäßigen „Reinschiff“, welches nach dem Frühstück zu folgen pflegte, blieben wir bis dahin erst einmal verschont. Nun ging es aber richtig los. Gerade mal auf der Stube angekommen brüllte der UvD schon wieder durch die Gänge:

„Alle Mann zur Musterung auf dem Hof antreten!“

Langsam bewegten wir uns aus der Stube, während wir darüber fluchten, nicht mal 5 Minuten zum ausruhen gehabt zu haben.

„Matrose, soll ich Ihnen Beine machen oder was?“ schrie mich von hinten die Stimme des UvD an. „Blödmann“ dachte ich, und nahm trotzdem die Beine in die Hand. Schließlich wollte ich am ersten Tag nicht gleich irgendwelchen Ärger bekommen. Allerdings hätte er sich ja wohl denken können, dass man um diese Uhrzeit noch nicht fit genug für solche Spielchen ist.

Nun stand da ein wilder, zusammengewürfelter Haufen von Individualisten auf dem Innenhof. Der UvD versuchte Ordnung in den Laden zu bringen und machte anschließend Meldung beim Spieß, einen gewissen Hauptbootsmann Römisch, der wie er immer sagte, die Mutter der Inspektion sei, weil er sich für alles und jeden zuständig fühlte. Aber er war dabei noch recht menschlich. Ganz im Gegenteil zu unserem Zugleiter, dem er jetzt die Vollzähligkeit mit einer einwandfreien Ehrenbezeugung meldete. Dieser junge Offiziersanwärter, ein gewisser Oberfähnrich zur See Dux, der mit Sicherheit nicht älter war als einige von uns und aussah, als käme er direkt von seiner eigenen Konfirmation, ließ hier den Chef raushängen. Militärisch korrekt baute er sich vor uns auf und seine Hand schnellte an den Mützenschirm.

„Guten Morgen 1.Zug“, brüllte er auf uns ein, als seien wir eine Horde von Schwerhörigen.

„Guten Morgen, Herr Oberfähnrich“, kam es nicht gerade begeistert zurück.

„Meine Herren...“ fing er an „...jetzt beginnt für Sie ein neuer Lebensabschnitt, in dem wir versuchen wollen aus Ihnen anständige Soldaten zu machen.“

„Hätte er jetzt Menschen anstatt Soldaten gesagt, wäre ich ziemlich sauer geworden“ dachte ich. Nach weiteren Ausführungen über das, was uns erwartete, schien er endlich zum Ende zu kommen: „Sie bekommen jetzt alle eine Kleiderkarte und gehen dann zur Einkleidung in die Kleiderkammer, gleich hinter unserem Block. Anschließend verstauen Sie Ihre Sachen im Spind und treten im Trainingsanzug wieder hier an.“

Der Weg zur Kleiderkammer führte uns an dem riesigen Exerzierplatz vorbei, mit dem wir noch rege Bekanntschaft machen sollten.

Das erste, was wir in der Kleiderkammer erhielten, war ein Seesack zum verstauen der ganzen Klamotten. Es folgten Hemden, Hosen, Socken Unterwäsche, Schiffchen, viel

zu kleine Stiefel, Jacken, Parka und was sonst noch alles zu der Grundausstattung gehörte. Darunter auch die mir während der ganzen Jahre verhasste „1.Geige“, die Ausgehuniform.

„Mann, wie sollte man das alles in diesen kleinen Spind bekommen?“ fuhr es mir durch den Kopf. Doch die Lösung war nicht weit und zwar in Form eines DIN A4-Bogens auf dem genau stand, was wohin gehört und der gleichzeitig als Maßeinheit für die zusammengelegte Wäsche diente. Ging man natürlich davon aus, war es wirklich zu schaffen, alles unter zu bringen.

Es war eine Augenweide zu sehen, wie sich jeder einzelne bemühte, seine Ausrüstung sorgfältig zu verstauen.

So verlief die erste Woche in der „Grundi“ ziemlich ruhig mit langsamer Eingewöhnung in den Militärdienst. Laut Dienstplan sollten wir mehr Fachausbildung als Militärausbildung erhalten. Na ja, konnte mir nur Recht sein.

Das militärische war noch nie mein Ding. Aber das „Reinschiff“ wurde gross geschrieben und stand täglich zweimal an. Als wir sogar den Dreck unter den Stuhl- und Tischbeinen abkratzen mussten, zweifelte ich an den Sinn dieser Aktivität. Als Putzfrau war ich hier doch nicht angestellt worden. Freitags sogar in Form eines „Grossreinschiffs“, wobei man es dem UvD nie Recht machen konnte. Hierzu wurden sogar sämtliche Möbel von den Wänden gerückt und die Fußleisten nahezu poliert. Das Leeren der „Pützen“, unserer Mülleimer, war noch die angenehmste aller Aufgaben. Diese Zeremonie sollte mich aber die ganzen Jahre über begleiten.

Das wir unsere Stuben sauber halten mussten sahen wir ja noch ein, was sich aber Freitags hier abspielte, war die Hölle. Zum normalen „Stubenreinschiff“ kamen noch die Flure, die Waschräume, die Putzräume und das Treppenhaus hinzu. Und das alles in verschärfter Form. Nicht ein Staubkorn durfte zu sehen sein. Für die Leser unter Ihnen, die nie bei der Bundeswehr gewesen waren ist es sicherlich schwer, sich das vorzustellen, was wir allwöchentlich in Bewegung setzen mussten, um an die berühmten „grünen Ausgangskarten“ zu kommen, die wir für den Wochenendurlaub benötigten. Nach dem „Reinschiff“ hieß es etwa gegen 11.00Uhr : „Klar machen zur Ronde“ und kurz darauf fand die „Ronde“, die noch einmal extra angekündigt wurde ,statt. Sie bedeutete nichts weiter, als das der UvD die einzelnen Stationen abging und kontrollierte. Jeder hatte seine eigene „Reinschiffstation“ und hoffte natürlich, dass der UvD nichts an der Sauberkeit auszusetzen hatte, was nicht selten genug der Fall war. Gab es Beanstandungen, so kam man später ins Wochenende als die anderen, oder alle mussten so lange warten, bis auch der Letzte seine Station abgenommen bekam. Hatten wir aber nach der „Ronde“ unsere „grüne Karte“ in der Hand, waren die Qualen der ganzen Woche auf einen Schlag vergessen.

Zu Hause im „Binnenland“ musste ich natürlich sämtliche Erlebnisse haarklein erzählen, denn schließlich war ich so etwas wie ein Exot. Das diese Erlebnisse mit der großen Seefahrt noch in keinsten Weise etwas zu tun hatten, störte zu Hause niemanden. Die „1.Geige“ stellte alle Fragen darüber in den Hintergrund. Doch das sollte sich ja bald ändern.

Unser Wochenendausgang endete Sonntags um 22.00Uhr. Außer für unseren „Ur-Bazi“ Walter nicht. Vorausgesetzt er fuhr nach Hause. Schließlich hatte er ja einen Heimweg, der das dreifache des unseren war und somit eine Karenzzeit bis Montag Morgen zum Wecken. Eines Nachts wachte ich auf, da ich der Meinung war, das Plätschern eines Baches zu hören. Als ich die Augen richtig auf hatte, glaubte ich ihnen nicht zu trauen. An der Back (Tisch) stand schwankenderweise Walter und entleerte seine Blase in den Aschenbecher. Schnell

weckte ich die anderen zwei, die auf gar keinen Fall dieses Schauspiel verpassen durften. Walter merkte gar nicht, wie wir uns amüsierten und sank, sichtbar erleichtert, auf seine Koje. Damit hatte er den ersten Bock geschossen und natürlich die Lacher auf seiner Seite. Das befreite ihn jedoch nicht vom alleinigen „Stubenreinschiff“.

Wenige Tage später nach einem Landgang durch Brakes Diskotheken, wo wir eigentlich mal die „Nato-Matratzen“ (so bezeichnete man damals die angeblich leicht zu bekommenden Frauen) ausprobieren wollten und uns dann doch völlig dem Alkohol hingaben, verwechselte er die Stubentür mit dem Pinkelbecken.

Den Kopf an die Tür gelehnt, die Beine weit von sich gestreckt, verfehlte er nur um wenige Zentimeter das Bett eines Kameraden. „Walter, heute ist wieder DEIN Reinschifftag“ sagte ich zu ihm. Ein lallendes „Jo mei“ bestätigte mir seine Zustimmung.

Ja so war halt unser Walter—ein Ur-Bayer, der keine Gelegenheit ausließ, sich ordentlich zu betanken. Allerdings waren seine „nächtlichen Ergüsse“ in unserer Stube nicht das einzige, was er sich leistete. Manchmal schnarchte er so laut, dass wir ihn mitsamt seiner Koje in einem der Putzräume umquartieren und einschließen mussten. Sehr zu seinem und unserem Leidwesen, wenn er am darauffolgenden Morgen zu spät zu Musterung antrat—aber zur Belustigung aller Kameraden. Das zusätzliche Reinschiff nahmen wir für diesen Spaß in Kauf.

Inzwischen war es Februar geworden. Wir hatten die ersten militärischen Ausbildungen hinter uns, waren in der Lage im Gleichschritt zu gehen und eine ordentliche Ehrenbezeigung zu produzieren, wenn es denn angebracht war. Unser Zugführer und seine Adjutanten, die Maate und Obermaate schienen mit uns zufrieden. Gerüchte machten die Runde. Welcher Pott fährt dieses Jahr die „große Stanavforlant“?, ein Manöver, was sich über mehrere Monate erstreckte und natürlich wollte jeder dabei sein. Angeblich war in diesem Jahr der „Zerstörer Hamburg“ auserkoren. Doch zu der „Stanav“ und ihre Bedeutung später.

Nach Beendigung der 3-Tage Übung im Februar sollte es nun verstärkt an die Fachausbildung gehen. Das hatten wir uns auch wahrlich verdient. Es war kein Zuckerschlecken gewesen, bei eisiger Kälte wie die Indianer zu campieren. Allerdings haben wir unseren „Milchbubi“, wie wir inzwischen unseren Zugleiter liebevoll nannten, teilweise an den Rand eines Nervenzusammenbruchs gebracht. Er sah das

ganze wohl wie einen Abenteuerausflug und war voll in seinem Element. Bei jeder sich bietenden Gelegenheit machten wir ihm aber einen Strich durch die Rechnung. Und am Abschlussabend bei Glühwein und Lagerfeuer waren wir so besoffen, dass kein Befehl mehr half. So hatte diese Übung für uns wenigstens noch ein gutes Ende gefunden. Nun sollte es verstärkt an die fachliche Ausbildung gehen.

So wurde unser Zug, wie die vier Gruppen, bestehend zu je 6-8 Mann genannt wurden, genau wie die beiden anderen in Verwendungsreihen eingeteilt und war nur noch bei den militärischen Ausbildungen ein Ganzes. 41er -Dampftechnik, 42er -Motorentchnik, 43er –

E-Technik sowie die 44er -Schiffsbetriebstechnik. Was alle Verwendungsreihen an Fachausbildung anging wurde auch zusammen gelehrt. Den Rest jede Truppe für sich und alle auf der Schulbank. Unsere Gruppenführer, zwei Obermaate, scheinbar aus dem Ruhrpott, sahen aus, als gingen sie lieber einen heben als sich jedes Quartal mit neuen Rekruten herum zu ärgern und ständig das gleiche zu erzählen. Doch sie schienen eine Engelsgeduld dabei zu haben. Neben der fachspezifischen Dampftechnik gehörten Schiffsbetriebstechnik und Schiffssicherungstechnik zur Allgemeinausbildung. Jedes Schiff soll sicher fahren und deshalb maß man der Schiffssicherung natürlich besondere Bedeutung zu. Neben vieler grauer Theorie kam die praktische Ausbildung natürlich auch nicht zu kurz.

In einem geschützten Hafenbereich, etwa 5km von der Kaserne entfernt, lag das alte, ausgemustertes Minensuchboot. „Mira“. Es erinnerte nicht mehr viel in diesem Boot daran, das es einmal offiziell im Dienst stand. Fast die gesamte Ausstattung im Inneren war nicht mehr vorhanden. Vereinzelt hingen nutzlose Telefone an den Bordwänden und selbst die Flurplatten (der Boden auf dem man sich bewegte) waren nicht mehr vollständig. Teilweise sah ich in der Bilge (der tiefste Punkt im Schiff) unter mir das Wasser hin und her schwanken, während meine Füße sich tänzelnd über die noch vorhandenen Tragebalken bewegten. Und in diesem „Schrotthaufen“ sollten wir etwas lernen. Improvisation war angesagt.

Ein wunderbarer Ort zur praktischen Ausbildung in Schiffssicherung, wie sich herausstellen sollte. Mit einfachsten Mitteln wie z.B. Leckbalken, die nichts anderes waren als 100er Kanthölzer, sollten wir in möglichst kurzer Zeit, möglichst effektiv ein fiktives Leck im Boot abdichten.

Die teilweise bis zu mehreren Meter langen Leckbalken ließen sich im Boot äußerst schwer handhaben. Auch mit dem etwas veralteten Werkzeug hatten wir so unsere Probleme. Neben dem „Minenbock“ lagen drei Kutter, offene Beiboote, die wir ebenfalls noch sehr gut kennenlernen sollten. „Kutterpullen“ hieß die Devise, zu der wir natürlich die bis zu vier Meter langen „Riemen“ (die Paddel) benötigten, die in der Bootshalle gleich nebenan lagerten. Alleine das Tragen der Riemen zum Kutter war eine Tortur. Jeder hatte seinen eigenen zu tragen und das alles unter „Befehlston“. Endlich im Kutter sitzend hieß es „Riemen auf“, was nichts anderes bedeutete, als das wir die Riemen senkrecht aufzustellen hatten. „Riemen bei!“ schrie uns der Obermaat Becker an, der als 76er eigentlich eine „Landratte“ war und auch nicht den Ausdruck von Begeisterung in seine Gesichtszüge bringen konnte.

Nun sollten wir die Riemen in die Horizontale bringen und halten bis der Befehl zum „pullen“ kam und ab ging es auf die Weser. Gegen die Strömung zu rudern war angesagt. Nichts was ich bis zu diesem Tag je getan hatte, war anstrengender gewesen. So manch einer ist schon beim tragen unter der Last der Riemen zusammengebrochen.

Anfang März war stand ein besonderer Tag an: Die Vereidigung. Laut Tagesbefehl antreten in 1.Geige auf dem Exerzierplatz, und das für die gesamte Kasernenbelegschaft.

„Soldaten....“ begann der Kommandeur der Schule. „...in wenigen Tagen werden Sie Ihre Grundausbildung beendet haben und auf andere Einheiten verteilt.....“

„.....Sie lernten die Grundregeln des Soldatenlebens.....“

„.....werden wir Sie, gewissenhaft vorbereitet, Ihrer Verwendung zuführen...“

Nach einer Ansprache, die er sich auch hätte schenken können, kam nun die offizielle Vereidigung auf die Fahne. Das Ganze hatte den Touch einer Massendemonstration. Nun standen nur noch die fachlichen Prüfungen an, bevor es endlich auf das Bordkommando ging. Inzwischen brodelte die Gerüchteküche enorm bezüglich der schwimmenden Einheiten, die wohl die besten Reisen unternahm. Verständlicherweise wollten alle auf so einen Dampfer. Jeder hatte so seinen Grund, warum er zur Marine gegangen war. Sicher, einige waren Wehrpflichtige und eingezogen worden. Doch der Grossteil hatte sich dabei etwas gedacht. Im Vorfeld bestand für jeden die Möglichkeit „seine Wunscheinheit“ schriftlich festzulegen. Gestützt auf die kursierenden Gerüchte um die große Reise in diesem Jahr war mein Wunsch und der vieler anderer der „Zerstörer Hamburg“. Nur, auf die „Hamburg“, sollten die wenigsten kommen.

So langsam neigte sich die Grundausbildung dem Ende zu und dementsprechend wuchs die Spannung, auf welchem Schiff wir denn nun landen würden.

Die letzten Tage verbrachten wir mit gelockertem Dienst. Selbst unser „Milchbubi“ begann menschliche Züge zu zeigen. Ein Besuch in der Technischen Marineschule in Bremerhaven mit Besichtigung der dort stehenden Schiffsdampfkessel und dessen Inbetriebnahme durch uns, rundete die Grundausbildung ab.

An einem kühlen Tag im März fanden wir uns alle im Hörsaal unseres Blockes wieder. Heute war der große Tag, an dem wir unsere zukünftige Einheit erfahren sollten. Hat mein Wunsch geklappt oder nicht? Gleich würde ich es erfahren.

Unser Zugleiter brauchte sich keine Mühe zu machen, Ordnung in den „Sauhaufen“ zu bringen. Wie neugierige Erstklässler saßen wir auf unseren Plätzen, die Augen an den Lippen des Zugleiters klebend---die Spannung hatte ihren Höhepunkt erreicht.

„Meine Herren.....“ fing er an und es rauschte eine Ansprache auf uns nieder, die niemanden in irgendeiner Weise interessierte. „.....guter Lehrgang gewesen und jetzt gehen Sie alle zur weiteren Ausbildung auf die Ihnen zugewiesenen Einheiten....“ fuhr er fort. „Mann ich will jetzt wissen auf welches Schiff, Du Idiot“ dachte ich und an den Gesichtern der Kameraden war deutlich abzulesen, dass sie das gleiche dachten. Dann endlich war es soweit. Er nahm sich die Liste zur Hand und fing in alphabetischer Reihenfolge an.....

Da mein Nachname mit „B“ beginnt, brauchte ich nicht lange zu warten.

„Matrose Bremer?“ herrschte er mich an. „Jawoll, Herr Oberfähnrich“ tönte ich lauthals zurück. „Sie gehen auf den Zerstörer „Schleswig-Holstein“ nach Wilhelmshaven“. „Jawoll, Herr Oberfähnrich!“ „Scheiße“ dachte ich. Grosse Fahrt ade.

„Matrose Daniels?“ Jetzt war mein Kumpel Dirk an der Reihe. „Sie gehen auf den Zerstörer „Lütjens“ nach Kiel!“ Nochmal Scheiße. Nicht genug, dass ich nicht auf meinen Wunschdampfer kam---nein jetzt bekam Dirk auch noch eine andere Einheit zugewiesen, noch dazu in einem anderen Hafen. Allerdings blieben mir ja noch unser „Ur-Bazi“ Walter, Udo und noch ein paar andere, die mein Schicksal mit mir teilten und mit denen ich mich inzwischen recht gut angefreundet hatte.

Das wir mit der „Schleswig-Holstein“ doch den Glücksgriff getan hatten, sollte sich nur wenige Monate später herausstellen.

Ein paar Tage nach dieser niederschmetternden Nachricht erhielten wir unseren Marschbefehl gen Wilhelmshaven. Die „Grundi“ war zu Ende. Vergessen die Strapazen des 3-Tage - Biwaks in Bümmerstede----- mitten im Winter, vergessen auch die Fußmärsche, vor denen man sich nur schwer drücken konnte und die einem mit Sicherheit Blasen an den Fersen bescherten. Allerdings sind mir die positiven Dinge, wie die praktischen Ausbildungsstunden an der Dampfanlage der TMS Bremerhaven, oder die gemütlichen Abende in der Kantine bei reichlich Bier und Jägermeister bis heute in guter Erinnerung. Auch habe ich diesen Matrosen nicht vergessen, der mit uns angefangen hatte und aussah wie ein wandelndes Bilderbuch (über und über tätowiert). Er war ein Baum von einem Kerl vor dem man hätte vor Angst im Boden versinken müssen..... für den Drill zu fettleibig, aber eine Seele von Mensch. So verstand er es immer wieder sich zu verpissen. Leider habe ich nie erfahren was aus ihm geworden ist.....

Kapitel 3

Es geht an Bord

01.04.1983.....

Den Seesack gepackt, die „1.Geige“ am Leib, machte ich mich auf den Weg nach Wilhelmshaven. Im Prinzip war ich glücklich, denn ich hatte mir meinen Traum erfüllt. Nun war ich Besatzungsmitglied eines Zerstörers und durfte endlich zur See fahren. Das heißt – noch nicht ganz. Auf dem Papier, welches ich bei mir hatte (der Marschbefehl) schon. Aber ich musste mich ja erst einmal auf dem Schiff melden.

Als ich das Tor zur 4. Einfahrt, außerhalb Wilhelmshavens erreichte, harrte ich erst einmal aus, stieg aus dem Wagen und besann mich an dem Tag zurück, an dem ich hier mit Dirk gestanden hatte. Damals war es ein Wunsch- heute ist es Wirklichkeit: Ich bin Marineangehöriger und werde gleich „meinen Dampfer“ betreten.

„Zur Schleswig-Holstein?“ fragte ich den Wachposten freundlich.

„Haben Sie Ihren Marschbefehl und Ihren Truppenausweis, Matrose?“

Nur zögernd gab ich ihm die Papiere, die er begutachtete und dann mit freundlicher Stimme sagte: „Die Strasse geradeaus und dann rechts. An der Pier liegt ein Schiff mit der Kennziffer D182. Parken Sie davor und melden Sie sich beim Wachtmeister“.

Die Strasse im Stützpunkt führte einen kleinen Hügel hinauf und durch davor stehende Gebäude, die rechts und links der Strasse standen, konnte ich nur Mastspitzen erkennen. Dann aber sah ich das Schiff in seiner ganzen Größe. Das war also die „Schleswig-Holstein“. Einen berühmten Namen hatte sie ja. War es doch ihre Vorgängerin, die durch die Beschießung der Westernplatte im September 1939 die Feindseligkeiten gegen Polen mit eröffnet hatte und somit zu trauriger Berühmtheit gelang. Das war allerdings nicht immer so.

Zuvor nahm die am 6.7.1908 bei der Kaiserlichen Marine in Dienst gestellte „Schleswig-Holstein“ an der Skagerrak-Schlacht teil und war bis in die dreißiger Jahre Flottenflaggschiff. Bis zu jenen Tagen im September 1939 machte sie sich aufgrund zahlreicher Weltreisen als Kadettenschulschiff unter dem Spitznamen „Sophie X“ einen Namen. Nach dem Vorfall an der Westernplatte nahm sie nicht mehr am Kampfgeschehen des 2. Weltkrieges teil und diente bis zu ihrer offiziellen Außerdienststellung durch Niederholen von Flagge und Wimpel am 25. Januar 1945, ausschließlich wieder als Ausbildungsschiff.

Vor mir baute sich nun die „neue“ „Schleswig-Holstein“ auf. Ein Zerstörer der Klasse 101 A. Ende der 50er Jahre von deutschen Schiffbauern konzipiert und Teil des 2.

Zerstörergeschwaders. Ihm gehörten noch der Zerstörer „Hamburg“ (D181), der Zerstörer „Bayern“ (D183) und der Zerstörer „Hessen“ (D184) an.

Da die „Hamburg“ das erste Schiff dieser Klasse war, was nach dem 2. Weltkrieg auf einer deutschen Werft gebaut und ausgerüstet wurde, nannte man diese Bauart auch die „Hamburg-Klasse“.

Die anderen drei Zerstörer der amerikanischen DDG-Klasse, die „Lütjens“, die „Rommel“ und die „Mölders“ waren in Kiel beheimatet.

Ausgestattet mit drei 100mm - Türmen, vier 40mm- Doppel-FLAK, Bug- und Hecktorpedorohren, zwei Doppelraketenwerfer, Wasserbombenwerfer an Backbord und Steuerbordseite der Schanz und nicht zu vergessen die vier EXOCET MM38 Schiff/Schiff-Flugkörper sowie zwei Bofors- U-Jagd-Raketenwerfern unterhalb der Brücke, stellte die am 12.10. 1964 in Dienst gestellte „Schleswig-Holstein“ mit ihrer Gesamtlänge von 135m , einer Breite von 13,5 Metern und einer Wasserverdrängung von knapp 4700 t eine gewaltige Kampfkraft dar, die mich mächtig beeindruckte und mein Herz höher schlagen ließ. Die 20 Offiziere, sowie die 260 Unteroffiziere und Mannschaften erfüllten diesen Stahlkoloss mit Leben und ICH war jetzt einer von ihnen. Sicher, das hier war nicht die „USS Nimitz“, aber für deutsche Verhältnisse und in Bezug auf den verlorenen Krieg und der damit verbundenen Schwierigkeiten, strahlte sie doch eine gewisse Stärke aus. Die beiden Turbinensätze (je 3 Vorwärts- und 1 Rückwärtsturbine) leisteten 72.000 PS und wurden von vier Wahodag Hochdruck-Heißdampfzeugern angetrieben , von denen jeder bei Höchstlast ca. 7t Heizöl/stunde !! verbrauchte. Damit hätte man bequem ein Einfamilienhaus 2-3 Winter beheizen können. Von der Maschine berichte ich noch an anderer Stelle mehr, denn schließlich war das jetzt für die nächsten 3 ½ Jahre mein zweites Zuhause.

Als ich die Stelling betrat, meinen Seesack über den Schultern, tat sich mir ein flaeses Gefühl in der Magengegend auf. Mann, war ich stolz auf mich. Ich hatte mir meinen Traum vom Seemann erfüllt. Ein gewisser Hauch von Seefahrerromantik überkam mich. So hatte ich es mir immer vorgestellt, wie es wäre, auf einem Schiff „anzuheuern“. Nur, das dies hier nicht viel mit Seefahrerromantik zu tun hatte. An dieser Stelle sage ich bewusst „nicht viel“, denn es gab natürlich einige Momente, wo eine gewisse Romantik zu spüren war.

Was würde mich hier erwarten? Egal, ich war jetzt Seemann und nur das zählte. Endlich konnte ich zur See fahren. Ich machte ich mein „Grüßerchen“ zur Flagge die am Heck wehte und war so angetan von dem Augenblick, dass ich fast über die Torpedoschienen stolperte. Mich wieder gefangen, fragte ich den Wachposten, der sich über meinen „Beinahe-Sturz“ amüsierte, nach dem Weg zum Wachtmeister.

„Da gehst Du in den Backbordlängsgang und dann das erste Schott rechts. Das ist die Butze des Wachtmeisters“.

Jaa genau!! Alles begriffen. Backbordlängsgang??!!