

MIT EINEM LIBERTYSCHIFF IM KONVOI ÜBER DEN NORDATLANTIK

VON FRED K. KLEBINGAT

Einführung

Die »Libertyschiffe« wurden während des Zweiten Weltkrieges in großen Serien in den Vereinigten Staaten gebaut, um die Kriegsverluste an Frachtschiffen zu ersetzen und für die Kriegsführung der Alliierten genügend Schiffsraum zur Verfügung zu stellen. Die Massenfabrication dieser einfachen Frachtdampfer wurde von dem amerikanischen Industriellen Henry Kaiser so organisiert, daß die Schiffe nach Vorfabrication der meisten Einzelteile in nur 1 bis 2 Wochen auf den Helgen zusammengeschweißt wurden. Auf diese Weise konnten die USA zwischen 1941 und 1945 insgesamt 2770 dieser Libertyschiffe fertigstellen. Es waren einfache Frachtdampfer mit einer Gesamttragfähigkeit von 10 500 t, angetrieben von einer altmodischen Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit Ölfeuerung, die den Schiffen eine Höchstgeschwindigkeit von 11 Knoten gab.

In dem folgenden Bericht erzählt Fred Klebingat von seinen Erfahrungen als Kapitän des Libertyschiffes OLIVER EVANS, wobei eine Reise über den gefährlichen Nordatlantik im Winter 1943/44 im Vordergrund steht. Capt. Klebingat schildert die organisatorischen und die wetterbedingten Schwierigkeiten dieser Reise in einem Geleitzug von 120 Schiffen. In dieser Phase des Krieges hatten die deutschen U-Boote durch die Abwehrmaßnahmen der Alliierten bereits an Schlagkraft verloren, so daß der hier geschilderte Geleitzug keine »Feindberührung« hatte.

Captain Klebingat wurde 1889 in Kiel geboren und begann seine Seemannslaufbahn 1905 auf deutschen Segelschiffen. 1908 stieg er auf amerikanische Segler um und erhielt im Juni 1914 die Staatsbürgerschaft der USA. Danach erwarb er das amerikanische Kapitänspatent und fuhr bis zur Altersgrenze zur See, gelegentlich auch noch danach. Im Ruhestand lebend, schrieb er viel über die Erfahrungen und Erlebnisse seines langen Seemannslebens. Den folgenden Bericht verfaßte er 1982 für das National Maritime Museum in San Francisco, dessen Chief Curator Karl Kortum den anschaulichen Text als SEA LETTER No. 33 drucken ließ, weil er ihm einen historischen Wert beimißt. Ich erhielt vom Autor und vom Chief Curator die Erlaubnis, eine Übersetzung des Berichtes für das Deutsche Schiffsarchiv zu fertigen.

Das Manuskript befand sich bereits in der Druckerei, als die betrübliche Kunde kam, daß Frederick K. Klebingat am 31. März 1985 nach kurzer Krankheit gestorben war, im Alter von 95 Jahren. Die Zeitungen an der Westküste der U.S.A. würdigten den Verstorbenen in längeren Nachrufen. 60 Jahre seines Lebens war er zur See gefahren; anschließend machte er seine Erfahrungen für die Schiffahrtshistoriker und die Museen nutzbar. Dabei gewann er Freunde in aller Welt; sie werden ihn und seine stets interessanten Briefe vermissen. Neben seinen menschlichen Qualitäten besaß er Verstand und ein ungewöhnlich gutes Gedächtnis. Obgleich der Pazifische Ozean seine seemannische Heimat geworden war, die er auf Schiffen unter den »Stars and Stripes« befahren hatte, erinnerte er sich bis zuletzt an seine ersten Reisen auf den Bremer Segelschiffen der Reederei Wätjen. Und er wußte noch genau, wie es auf der Kieler Förde ausgesehen hatte, damals, als Kaiser Wilhelm II. regierte, den er später »Kaiser Bill« zu nennen pflegte.

Heinz Burmester

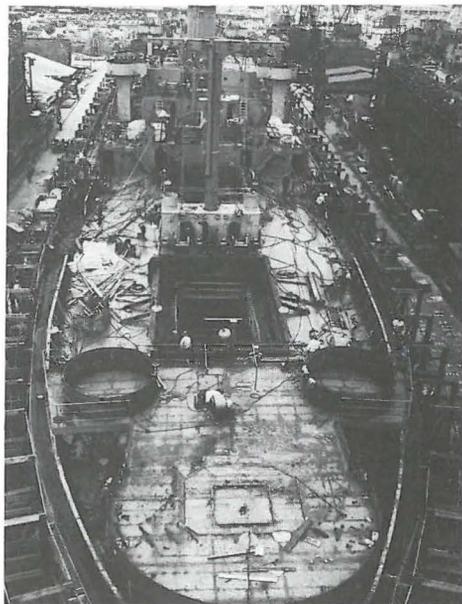
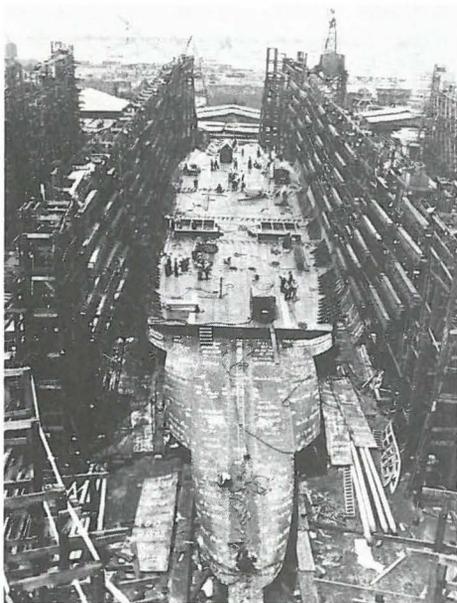


Fred Klebingat (links) trifft 1966 seinen alten Kameraden Otto Behrens. (Foto Karl Kortum, San Francisco)

Mit dem Libertyschiff WILLIAM MULHOLLAND hatte ich 1943 als Erster Offizier eine Ladung Salpeter von Tocopilla in Chile nach Savannah im Staate Georgia gebracht. Von dort fuhr ich nach Hause, nach San Pedro bei Los Angeles. Ich hatte vor, mich um eine Kapitänsstellung zu bewerben. Aber San Pedro war nicht der richtige Platz dafür; San Francisco war die Börse für solche Jobs. Um das Reisegeld zu sparen, fuhr ich als Erster Offizier eines Libertyschiffes von San Pedro nach San Francisco.

Dort meldete ich mich in den »Union-Headquarters« [Gewerkschafts-Zentrale, Anm. d. Übers.], und der Personalchef empfing mich auf das freundlichste; denn besonders Kapitäne waren damals Mangelware. Allerdings hatte man nicht gleich am ersten Tag ein Kommando für mich, deshalb schickte man mich als Nachtwach-Offizier auf ein im Hafen liegendes Libertyschiff. Nachtwach-Ingenieur auf diesem Schiff war George Cronk, der einzige überlebende Offizier des Libertyschiffes STEPHEN HOPKINS, das vom deutschen Hilfskreuzer STIER im September 1942 versenkt worden war. Die STEPHEN HOPKINS hatte sich mit ihren Geschützen heftig gewehrt und den Hilfskreuzer so schwer beschädigt, daß dessen Kommandant sich nach dem Gefecht zur Versenkung des eigenen Schiffes entschließen mußte. Cronk erzählte mir von dem Gefecht und von seiner 30tägigen Fahrt im Rettungsboot nach Brasilien. Ich hoffte, von dem Mann während der nächsten Nachtwachen noch mehr zu hören; aber schon am nächsten Tag heuerte mich der Reeder W. R. Chamberlin als Kapitän für ein neues Libertyschiff. Die bekannte Küstenschiffsreederei hatte ihr Kontor in der California Street. Ich ging dorthin. Mit einer Empfehlung von der »Union« in der Hand gelangte ich in die Chefetage, wo mich der Präsident W. R. Chamberlin in einem mit dicken Teppichen belegten Raum empfing. Er war ein Mann gut in den Sechzigern, ziemlich korpulent, glatt rasiert und mit gerötetem Gesicht. Er fragte mich nach meinen Erfahrungen:

»Trinken Sie?« Ich verneinte die Frage, hatte aber den Eindruck, daß er mir nicht glaubte. Trotzdem heuerte er mich als Kapitän. »Wie ist der Name meines zukünftigen Kommandos?« fragte ich ihn. – »Wir wissen noch nicht einmal, ob die Kielplatte schon gelegt ist.« – Ich war verduzt. »Sie fahren nach Hause nach San Pedro. Wir rufen Sie, wenn das Schiff fertig zum Verlassen der Werft ist.«



Links: *Libertyschiff auf der Werft Permanente Shipyard, Richmond: Bauzustand nach zwei Tagen.* – Rechts: *OLIVER EVANS im Bau bei Permanente Shipyard, Richmond, 29. 4. 1943.* (Foto National Maritime Museum, San Francisco)

Ungefähr fünf Wochen später erhielt ich die Order, wieder nach San Francisco zu kommen. Bevor ich San Pedro verließ, meldete ich mich auf der Dienststelle der »Union« ab. Dort sagte mir der Sekretär so nebenbei: »Lenahan würde gern als Erster Offizier mit Ihnen gehen.« Ich kannte Lenahan nicht; mir war nicht bewußt, jemals einen Lenahan gesehen zu haben, und ich kam niemals dazu, ihn zu fragen, warum er gebeten hatte, bei mir zu fahren. Er war als Erster Offizier auf dem Tanker LARRY DOHENY, als dieser kürzlich von einem japanischen U-Boot an der Oregon-Küste versenkt wurde. Er war Ire und voller Munterkeit; die Vierziger hatte er überschritten. Irgendwie hatte ich den Eindruck, daß er in seinen jüngeren Jahren bei der Kriegsmarine gewesen sei, als Obersteuermann oder dergleichen. Es war ein Vergnügen, ihn an Bord zu haben. Gemeinsam fahren wir mit der Bahn nach San Francisco. Mr. Chamberlin machte mir ein Kompliment: Nicht jeder Kapitän war in der Lage, seinen eigenen Ersten Offizier mitzubringen. Mein Schiff hieß OLIVER EVANS und lag am Ausrüstungskai der Henry-Kaiser-Werft in Richmond, gegenüber von San Francisco. Die Kessel hatten schon »Dampf auf«, als ich über die Gangway an Bord ging. Wenig später kam ein Schlepper längsseit. Der Schlepperkapitän Pedersen stieg auf die OLIVER EVANS über; er war als Lotse für die Probefahrt bestellt. Spät abends gingen wir durch die Entmagnetisierungsanlage in der South Bay und machten anschließend an einer Pier nördlich des Fährhauses fest, wo wir am nächsten Morgen begannen, die Ladung überzunehmen. Der Bestimmungshafen der OLIVER EVANS sollte geheim bleiben: »Sch – Sch – Feind hört mit.« Aber alle Kisten und Kollis waren groß und deutlich mit »Bombay« oder »Calcutta« markiert. Die Beladung dauerte rund 14 Tage; einige Stücke Schwergut waren dabei. Auch Decksladung erhielten wir, größtenteils Fahrgestelle für Ford- und Chevrolet-Autos. Sie wurden mit Ketten gelascht. Die Chamberlin-Reederei bestand darauf; denn sie hatte Erfahrung mit Decksladungen, weil ihre eigenen Schiffe in Friedenszeiten Holzladungen fuhren. W. R. Chamberlin & Co. handelten mit Holz und transportierten es auch.

Den Mann, der mich angeheuert hatte, sah ich damals ziemlich oft und lernte auch den Bürobetrieb kennen. Chamberlin schien zwar die Dinge zu leiten, aber dem war nicht so. Die Firma verdankte ihren Erfolg einer Frau, Mrs. Nina S. Keswick. Sie galt als der gewiefteste Holzhändler an der Pazifik-Küste.

Der »Boss« glaubte nicht, daß ich Abstinenzler sei, wie ich behauptet hatte. Eines Tages sagte er zu mir: »Die Sonne steht über der Rahnock, nehmen Sie einen Drink mit mir?« »Das würde ich gern«, sagte ich, »aber ich trinke Coca-Cola.« Chamberlin sagte nichts mehr. Ich verließ sein Heiligtum und besuchte Mrs. Keswick in ihrem bescheidenen Dienstzimmer. In unserer Unterhaltung erwähnte ich das Kurzgespräch, das W. R. mit mir geführt hatte. Sie lachte: »Ja, wir haben noch einen Kapitän, der auch nichts trinkt. W. R. aber kann es nicht fassen, daß es Kapitäne gibt, die den ›vollen Becher‹ meiden.«

Sobald das Schiff beladen war, mußte ich die Mannschaft vor dem »Shipping Commissioner« anmustern, klarierte dann mit Hilfe des Schiffsmaklers beim Zoll aus und ging zur »Routing Office«, wo ich die Wegeanweisungen erhielt. Routing-Officer war Commander Petersen, ein Reserveoffizier aus der Handelsschiffahrt.

»Sie sind nach Bombay und Calcutta bestimmt«, sagte er mir, »und zwar über Hobart in Tasmanien.« Hobart wurde während des Krieges als Stützpunkt angelauten, um Vorräte zu ergänzen und etwaige Reparaturen auszuführen. Wir lagen 14 Tage in Hobart, bevor wir die Reise nach Calcutta fortsetzten. Als wir dort ankamen, herrschte eine Cholera-Epidemie, und jeden Morgen wurden Hunderte von Leichen aufgesammelt. Die OLIVER EVANS erhielt in Indien eine Ladung Tee für New York, dazu 300 Rhesusaffen in Käfigen an Deck. Letztere waren für die Gesellschaft zur Verhütung der Kinderlähmung bestimmt. Es lagen noch andere Libertyschiffe im Hafen; sie alle erhielten Order, Erz in Südafrika zu laden. Ihre Kapitäne fragten mich: »Was muß man tun, um solch feine Ladung zu bekommen wie die OLIVER EVANS?« – Aber hier ist nicht der Platz, um ausführlich über die Indienreise zu berichten.

New York, 1943, der November geht zu Ende. Ein oder zwei Tage nachdem die Besatzung der Indienreise abgemustert war, ließen die American President Lines die OLIVER EVANS nach dem Bush Terminal in Brooklyn verholten. Die nächste Ladung für das Schiff war dort im Schuppen aufgestapelt. Sie war mit dem Code-Wort »Ugly« markiert. Das bedeutete, daß sie nach Großbritannien bestimmt war. Keinesfalls würde man uns nach Murmansk schicken; denn dafür hätte man uns einen Kreiselkompaß eingebaut und die Räume für die Besatzung besser gegen Kälte isoliert.

Das Wetter, das wir hatten, als wir die Atlantikküste raufkamen, war ungewöhnlich warm gewesen und hielt noch eine Weile an. Es hatte uns geholfen, die Rhesusaffen in guter Verfassung abzuliefern. Aber jetzt wurde es kalt; ich investierte in einen dicken Wintermantel. Meine Räumlichkeiten an Bord waren plötzlich kalt; der Dampf in der Heizungsanlage schien zu kondensieren, bevor er die Höhe der Kapitänsgemächer erreichte. Mich froh, und ich fühlte mich einsam; meine Gesellschaft beschränkte sich auf den Wachoffizier für den Hafendienst und die Stauer. Bei Nacht waren nur der Wachoffizier und der Wachingenieur auf dem sonst menschenleeren Schiff.

Aber allmählich fand sich die neue Besatzung ein. Da war der neue Leitende Ingenieur, der aus Dänemark stammte und Block hieß. Er kam als erster; dann folgte eine Pause. Es ging auf Weihnachten zu, bevor das Schiff beladen war, und ich fragte mich, woher sie weitere Offiziere und Leute nehmen wollten. Zu dieser Jahreszeit ist es immer schwer; nach meinen Erfahrungen respektieren Seeleute das Weihnachtsfest viel mehr als ihre Brüder an Land. Es ist die jährliche Bestätigung ihres Anspruches auf das Land. Auch sie können sentimental sein und sich ihrer Heimat erinnern; einige haben natürlich auch eine Familie.

Die Besatzung wurde trotzdem aufgefüllt. Als nächster kam der Zweite Ingenieur, ein Mann, der in Griechenland geboren war und 23 Jahre auf der Marinewerft in Brooklyn gearbeitet hatte. Dann erschien der Dritte Ingenieur, ein geborener Norweger, er hatte 17 Jahre auf derselben Werft gearbeitet. Und schließlich der Vierte Ingenieur, ein ehemaliger New Yorker Polizist, der für Uncle Sam sieben Jahre an derselben Stelle gearbeitet hatte.

Libertyschiffe an der Ausrüstungspier bei Permanente Shipyard, Richmond, Januar 1943. Im Vordergrund die RICHARD YATES. (Foto National Maritime Museum, San Francisco)



Die Beamten waren einfach auf die Marinewerft gegangen und hatten sich umgesehen; wo immer sie einen verborgenen Schiffsingenieur entdeckten, übergaben sie ihm ein kleines amtliches Papier. Bei den vielen Schiffen, die damals gebaut wurden, waren sowohl technische Talente wie auch navigatorische Fähigkeiten zur Mangelware geworden. Hinsichtlich meiner Decksoffiziere sah es etwas besser aus; sie waren wenigstens in den letztvergangenen Jahren auf See gewesen. Als Erster Offizier erschien ein junger Mann mit dem Patent eines Zweiten Offiziers, der Zweite Offizier hatte überhaupt keine Papiere, und der Dritte Offizier, der einstmals ein Kapitänspatent besaß, hatte es wegen Trunksucht verloren. Die Männer im Mannschaftslogis waren alle Dänen, eine zuverlässige Crew. Stets nüchtern, hielten sie das Schiff gut in stand. Sie schienen mit allem an Bord zufrieden zu sein, und sie blieben auf dem Schiff, solange der Krieg dauerte.

Viele Jahre lang war ich in der Fahrt nach Hawaii und der Südsee gewesen und hatte während jener Zeit mal gesagt, daß jeder, der im Winter über San Francisco hinaus nordwärts fährt, ein Narr sei. Mit dieser Einstellung und Gewöhnung litt ich sehr unter der Kälte der Ostküste, die durchdringend war. Die Schiffsgeschäfte zwangen mich zu regelmäßigen Besuchen im Kontor der American President Lines am Broadway. Manchmal wehte ein Schneesturm aus Norden, wenn ich den kalten Canyon der Whitehall Street raufging; ein Gebirgspaß im Himalaya könnte nicht kälter sein. Mit dem Wintermantel bis oben zugeknöpft, passierte ich Isbrandtens Kaffee-Ausstellung in seinen großen Schaufenstern. Der nächste Windstoß voll Eiseskälte traf mich, wenn ich in den Broadway einbog. Ich war dann froh, die warmen Räume der Agentur zu erreichen und hielt es für richtig, mir nahebei ein Hotelzimmer zu mieten, wo ich es nachts warm und gemütlich hatte.

Die Beladung des Schiffes ging langsam voran. Es gab Munition aller Art, überhaupt alles, was man zum Kriegführen brauchte; Lastwagen wurden an Bord gehievt, die schon mit Kriegsmaterial beladen waren; jedenfalls war es ganz was anderes als die Ladung Tee, die wir vorher im Schiff hatten. Die Luken wurden dicht gemacht und gesichert, oben drauf kamen große Kisten mit Flugzeugteilen und wurden gehörig festgelascht. Bei Luke 4 wurde auf jeder Seite des Decks eine Diesellok aufgestellt.

Der »Chief« [Ingenieur] bestellte den Ölleichter zum Bunkern. Er wollte die Doppelboden-Tanks und den Tieftank im Raum 4 füllen. Ich merkte, daß er sehr kurzichtig war. Mir wurde gemeldet, daß gleichzeitig alle seine Tanks im Vorschiff durch die Entlüftungsrohre überliefen. Was für eine Schweinerei! Es dauerte einige Zeit, bis die Pumpen des Ölleichters gestoppt wurden. Durch die Kälte erstarrte das Öl zu einer zähflüssigen Masse. Das war unser Glück, weil nichts über Bord fließen konnte. Eine Gäng vom Land brauchte mehrere Tage, um das Deck von dem »Überfluß« zu befreien.

Der »Shipping Commissioner« kam an Bord, um die Leute anzumustern. Die Decksladung wurde seefest gezurrt. Schlepper kamen längsseit, und der Lotse verholte die OLIVER EVANS auf einen Ankerplatz querab von Stepleton. Dort schwoiten auch andere Libertyschiffe um ihre Anker, so dicht beieinander, daß sie beim Tidewechsel manchmal unklar voneinander kamen.

Es muß der 20. Dezember gewesen sein, als ich das Schiff in der Agentur und auf dem Zollamt ausklarierte. Ich wurde angewiesen, am nächsten Tag an der Konvoi-Konferenz teilzunehmen, die in einem größeren Raum am Broadway stattfand. Rund einhundert Kapitäne, Männer aller Altersklassen, waren bereits versammelt, als ich eintrat; aber ich fand noch einen Sitzplatz.

Der Kommodore, der den Konvoi zu führen hatte, trat ein. Wir erhoben uns von unseren Sitzen, wie man es im Gerichtssaal tut, wenn der Erleuchtete – gemeint ist der Richter – eintritt. Der Kommodore forderte uns auf, Platz zu nehmen. Er war ein Brite, von mittlerer Größe und dem Pensionierungsalter nahe, wie ich sagen möchte. Sein Name war White, mit dem Dienstgrad Commodore im Reserveoffizierskorps der Royal Navy. Er stieg auf das Podium.

»Dies ist Konvoi... (er gab die Nummer an), bestimmt nach Groß-Britannien. Er wird morgen vor New York zusammengestellt, am 22. Dezember. Jeder von Ihnen erhält eine Nummer und einen Plan, der Ihre Position innerhalb des Konvois zeigt. Ich bedaure«, sagte er, »daß wir so kurz vor Weihnachten auf die Reise gehen, aber Krieg ist Krieg.« Dann belehrte er uns über das Fahren ohne Licht, über das Auseinanderlaufen bei feindlichen Angriffen und über die Wiedervereinigung auf dem nächsten Sammelplatz. Und selbstverständlich keinen Rauch aus den Schornsteinen! »Obgleich das Radar erfunden ist«, fuhr Kommodore White fort, »sind wir damit nicht ausgerüstet. Es kann noch ein paar Jahre dauern, bis es wirklich perfekt ist. Ich weise Sie mit Nachdruck auf die Wichtigkeit des Positionshaltens hin. Und bei schlechter Sicht werfen Sie die Nebelboje aus, so daß Ihr Hintermann Ihnen folgen kann. Ich hoffe, wir haben eine gute Überfahrt. Viel Glück für uns alle!«

Mit diesen Worten beendete er die Konferenz. Beim Verlassen des Saales erhielt jeder von uns einen Plan, der den Konvoi zeigte und die Position des Schiffes im Konvoi. Der Plan gab auch die Namen aller Schiffe an und was jedes Schiff geladen hatte. Dazu gab es den geheimen Signal-Code und ein Buch mit Instruktionen für die Kriegszeit. Schließlich noch einen Entfernungsmesser, um den Abstand des eigenen Schiffes von anderen Schiffen genau feststellen zu können. Alles zusammen war eine ziemliche Last, die jeder von uns durch die freudlosen Straßen des unteren Manhattans zu schleppen hatte.

Der 22. Dezember dämmerte mit leidlich gutem Wetter; aber es war kalt. Langsam hievt ein Schiff nach dem anderen seinen Anker und fuhr nach Lotsenanweisung in Richtung Ambrose-Feuerschiff. Es war etwa 10 Uhr vormittags, als OLIVER EVANS Order erhielt, Anker zu hieven und seewärts zu steuern. Der Lotse wurde entlassen, als wir weit voraus das Schiff des Kommodore sahen, das eine Flagge mit der Nummer des Konvois führte. Es fuhr mit



Geleitzug im Nordatlantik bei schwerem Wetter. (Foto National Maritime Museum, San Francisco)

langsamer Fahrt, um seiner Herde Zeit zu geben, heranzukommen und die nummerierten Positionen einzunehmen. Wir bildeten einen sogenannten »langsamen Konvoi«, nicht schneller als das langsamste Schiff. Erst gegen Abend waren wir alle versammelt. Je fünf Schiffe folgten einander in Kiellinie, drei Reihen fuhren querab voneinander; sie reichten nach Norden und Süden so weit man sehen konnte. In der Mitte des Haufens befand sich ein Baby-Flugzeugträger. Alle Schiffe wurden vom Kommodore geführt. Ein paar Hochseeschlepper fuhren hinterher, und es waren wohl vier Korvetten, die vor uns und auf beiden Flügeln sicherten. Flugzeuge vom Baby-Träger brummt über uns, ebenfalls zur Sicherung gegen feindliche Fahrzeuge. Jedes Schiff war bis an die Zähne bewaffnet. Am nächsten Tag stießen noch einige Frachter von Boston und Philadelphia zu uns. Alles in allem waren wir schließlich an die 120 Schiffe; alle mit gleicher Fahrt, alle mit gleichen Abständen. Wir nahmen viele Quadratmeilen des Ozeans ein; es war ein großartiger Anblick.

Meine Steuerleute erwiesen sich als erfahrene Konvoi-Fahrer; ich konnte mich auf sie verlassen. Sie gingen ihre Wache auf der offenen Brücke und waren mit Winterzeug gut ausgerüstet; besonders mein Erster Offizier, ein stattlicher junger Mann, dessen Namen ich vergessen habe. Er war verlobt mit einer schönen Frau in einer gut bezahlten Stellung. Sie sorgte dafür, daß ihr Verehrer gut ausgerüstet war für den Kampf gegen Sturm und Kälte, mit einem gefütterten Mantel, einer mächtigen Pelzkappe und soliden Stiefeln mit dicken Sohlen.

Wir hatten Glück mit dem Bedienungspersonal. Ich vermißte zwar meinen vorigen Steward, einen schwarzen Mann aus Baltimore, aber sein Nachfolger war auch gut. Die Köche waren eifrig bei den Vorbereitungen für die kommenden Weihnachtstage. Die OLIVER EVANS fuhr unter dem Reglement der »Sailors Union of the Pacific«, und deshalb hatten wir auch einen Bäcker an Bord, der nachts Brot, Kuchen und Torten backte.

Wir befanden uns irgendwo im rechten Flügel des Konvois, das Kommodore-Schiff etwa 3 Strich an Backbord voraus. Vor uns lief ein britisches Schiff, die EMPIRE NUGGET, und hinter uns ein Libertyschiff unter griechischer Flagge. Die Flagge war nicht größer als ein Abwaschtuch; aber sie machte unserem Zweiten Ingenieur, dem Griechen, viel Freude und Vergnügen. – Das Wetter verschlechterte sich; am 24. blies ein Sturm aus West. Wir rollten heftig und waren bemüht, in dem wachsenden Sturm unsere Position zu halten. Die Leute unter meinem

Kommando habe ich prinzipiell mit Vertrauen behandelt, solange sie sich nicht als vertrauensunwürdig erwiesen. Meinen Steuerleuten hatte ich gesagt: »Rufen Sie mich rechtzeitig; aber unternehmen Sie selbst etwas, wenn es nötig ist.« Dann ging ich in meine Kammer und legte mich lang, meine Ausrüstung für das Verlassen des Schiffes hing für den Notfall bereit.

Heiligabend – das Schiff rollt ostwärts in die zunehmende Düsternis. Ab und zu bin ich wieder auf den Beinen. Der Rudersmann auf der unteren Brücke steht geschützt im Ruderhaus; mit dem Wachoffizier auf der oberen Brücke hat er Verbindung durch das Sprechrohr. Ich gehe in die Brückennock. Die phosphoreszierende Bugwelle und das Kielwasser heben sich ab gegen die Finsternis ringsherum. Ich spreche den wachhabenden Offizier an – alles ist in Ordnung. So dachte ich wenigstens. Aber irgendwo an Bord, außerhalb meiner Sichtweite, gab es eine Weihnachtsfeier. Ich erfuhr es erst am nächsten Morgen vom Zahlmeister. Ich war sicher, daß keine alkoholischen Getränke an Bord waren, außer denen in meinem Safe. Aber irgendwie war der Vierte Ingenieur, der Polizist, betrunken geworden. Er hatte seine Uniform angezogen und wankte in Richtung Gangway, um an Land zu gehen. Es kostete die Kameraden einige Mühe, ihn zu bändigen und in seiner Koje sicher zu verwahren. »Woher hatte er die Getränke?« fragte ich den Zahlmeister, als er mir die Geschichte erzählte. »Es ist kein Alkohol an Bord«, sagte der Zahlmeister. »Aber der Vierte Ingenieur fragte mich nach Aspirin, und ich gab ihm eine Handvoll Tabletten.« – »Das ist neu für mich«, sagte ich, »daß ein Mann einen Rappel kriegen kann, wenn er Aspirin schluckt. In Zukunft gehen Sie vorsichtig mit dem Zeugs um.«

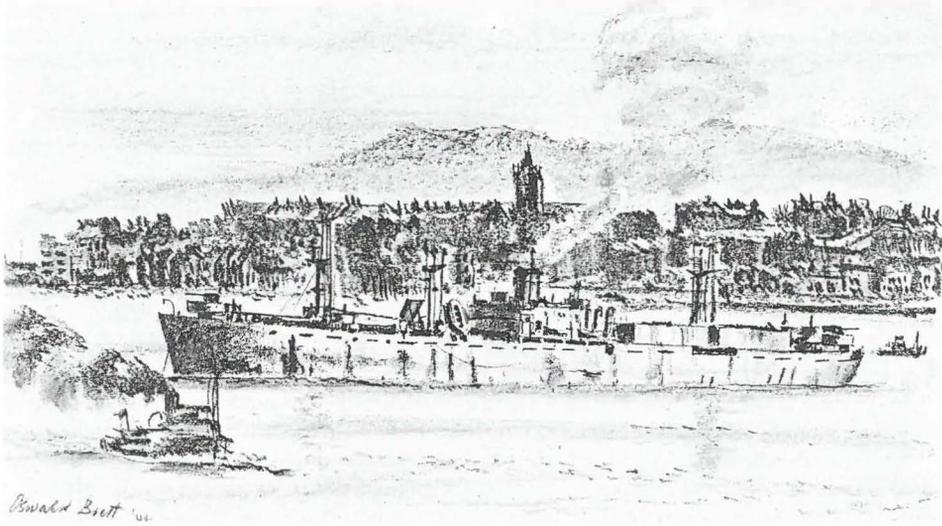
In der Morgendämmerung des Ersten Weihnachtstages mache ich meinen üblichen Gang zur oberen Brücke hinauf; weil das Schiff stark rollt, muß ich beide Handleisten fest umklammern. Der Erste Offizier geht auf und ab und stützt sich ab und zu mit einer Hand auf die Brückenreling. Ich blicke herum – die Schiffe sind in Formation, etwas unordentlich hier und da, aber doch in Formation. Auch die EMPIRE NUGGET hält ihre Position vor uns; aber sie hatte sie nicht immer gehalten . . .

Immer noch erregt, kommt der Erste auf mich zu, bringt sein Gesicht dicht an meines und sagt mit bebender Stimme: »Ich verfehlte den Kerl um so'n Stück«, und dabei hob er seinen Daumen und Zeigefinger, um den Abstand zwischen den beiden Schiffen zu verdeutlichen. Er ist ein ruhiger junger Mann; aber man sieht deutlich, daß die drohende Katastrophe in der Nacht, der wir nur um ein paar Zentimeter entgangen sind, ihm ein wenig an die Nerven gegangen ist. Ich brauche nur einen Moment, um alles in die Worte zusammenzufassen: »Machen Sie sich keine Sorgen darüber, Mister. Die Hauptsache ist, daß Sie ihn verfehlt haben . . . Fröhliche Weihnachten!« Er sagte nichts mehr, hörte aber nicht auf, ein wenig ungläubig seinen Kopf zu schütteln.

Das war mein Weihnachtsgeschenk im Jahre 1943, hoch geschätzt von mir, obgleich es aus »nichts« bestand: Mich erschreckte kein fürchterliches Krachen, ich hörte nichts von aufreißendem Metall, wurde nicht aus der Koje geschleudert. Das Schiff erhielt kein Leck und war nicht gesunken. An einem Weihnachtstag draußen im sturmgepeitschten Atlantik, was hätte man dort noch mehr verlangen können? Ich hob meinen Kieker und suchte nach dem Schiff des Kommodore. An seiner Flaggleine flatterte das Signal »Frohe Weihnacht für alle«.

Das Wetter blieb stürmisch und die Sicht schlecht; wir konnten unseren Schiffsort nicht durch Gestirnsbeobachtungen bestimmen. Der Konvoi war dem geißten Ort ungefähr 120 Seemeilen voraus. Die vor uns sichernden Korvetten sahen das Land zuerst, und zwar die Küste von Irland. Der Konvoi löste sich auf, als wir das Nordende Irlands rundeten; ich wurde nach Liverpool beordert.

Mit den britischen Behörden hatte ich niemals die geringsten Schwierigkeiten. Vor der Ankunft – ich war später noch viele Male dort – ließ ich den Steward einige kleine Geschenke fertig machen, bestehend aus Waren, von denen ich wußte, daß sie am Land knapp waren. Ein Pfund Zucker zum Beispiel, ein paar Apfelsinen, ein Stück Butter, ein paar Zigaretten. Alle Päckchen waren gleich. »Jeder möge sich ein Päckchen nehmen«, sagte ich, als die verschiedenen Beamten an Bord kamen, um ihre Aufgaben zu erfüllen. Wenn ich an Land ging, bekam



Libertyschiff in Gowrock, Firth of Clyde, Schottland, im Dezember 1944. Skizze von Oswald Brett, von der QUEEN ELIZABETH aus gezeichnet.

der Polizist am Hafeneingang jedesmal ein oder zwei Apfelsinen von mir. »Thank you«, sagte er dann und grüßte korrekt.

Ich erinnere mich nicht mehr, in welchem Hafenbecken Liverpools wir löschten; aber auf dem Weg dahin sah ich einen nicht mehr benutzten Dockhafen, in dem weiter nichts lag als die Reste eines Munitionsschiffes. Der Volltreffer eines Luftwaffen-Bombers hatte das angerichtet. Es war ein Glück für die Stadt gewesen, daß das Schiff im Dockhafen lag, so daß sich die Explosion nur nach oben auswirken konnte. Der Anker des Schiffes lag irgendwo im höheren Teil der Stadt, und von dem Schiff war nicht mehr nachgeblieben als die Kielplatte und einige Spanten.

Die Menschen, die ich traf, kamen irgendwie zurecht, obgleich es ihnen an vielem mangelte. Wenn man an Land Lunch aß, bekam man keine Kartoffel, wenn man gleichzeitig Brot oder Brötchen bestellt hatte. Ich mochte ihr Brot, das Kriegsbrot, gebacken aus Mehl, das weder gesiebt noch gebleicht war; es sah grau aus. Ich gewann Freunde, während die OLIVER EVANS ihre Ladung löschte, und wurde oft zum Dinner eingeladen. In solchen Fällen brachte ich jedoch die wichtigsten Bestandteile mit; vom Steward ließ ich mir einen Braten mitgeben.

Obleich vollkommener Abstinenzler, hatte ich immer eine Kiste Whisky an Bord. »Wenn Sie mit einer Kiste Whisky irgend etwas kaufen können, besorgen Sie sich unbedingt eine Kiste Whisky«, hatte mir Dr. Oliver gesagt, als ich in seinen Diensten den Viermastschoner MELROSE führte. Deshalb hatte ich immer eine Kiste Whisky im Safe der OLIVER EVANS. Alkoholische Getränke waren in Großbritannien rationiert; darum ging ich niemals bei Freunden zum Dinner, ohne eine Flasche von dem Hochland-Tau (»highland-dew«) mitzubringen. »Warum trinken sie nicht?«, fragte man mich. – »Ich habe Angst vor dem Stoff«, war meine Antwort. Ich war früher ein starker Trinker gewesen. Die Prohibition, die das Trinken verhindern sollte, hat mir mehr geschadet als alles andere. Du trinkst, wann immer du etwas kriegen kannst, du gießt es einfach durch die Kehle. Manche Nacht hatte mich 100 \$ gekostet, wenn ich mit Freunden zum Trinken ausging. Dann kam die Zeit, als ich im Bett lag, und der Doktor sagte: »Akuter Alkoholismus.« Ich kam zu der Schlußfolgerung, daß es für mich keinen mittleren Weg gäbe. Ich lag mit beiden Schultern auf der Matte. Ich hatte Freunde, die sahen, in welcher Situation ich mich befand, und sie waren bereit, mir zu helfen. Und einen

guten Arzt hatte ich auch. Er sagte: »Es liegt bei Ihnen, Sie müssen es aufgeben wollen – oder Sie schaffen es nicht.« – Ich gab es auf. Es war nicht leicht.

Ich erwähne das alles, weil der Alkoholismus in der Seefahrt eine Rolle spielt. Es gab manche Beispiele, zu allen Zeiten. Jack Larsen – ich habe heute noch Mitgefühl mit dem Mann. Er war Kapitän der STAR OF POLAND, und ich war sein Steuermann. Er hatte einen Zustand erreicht, in dem er wahrhaftig ohne Alkohol nicht mehr leben konnte. Und das Schlimme war: Er konnte den ganzen Tag trinken, ohne daß man es ihm anmerkte. Er verlor das Schiff an der Küste Japans, als ihm der Stoff ausgegangen war.

Als die Ladung der OLIVER EVANS gelöscht war, gaben sie dem Schiff ein bißchen Ballast für die Rückreise nach New York; es waren 1600 t Baggersand aus dem Mersey River. Der Kapitän traf die Entscheidung; er konnte 600 t ins Zwischendeck nehmen – wenn er das Schlingern des Schiffes dämpfen wollte – und 1000 t in den Unterraum. In Wahrheit aber waren die gesamten 1600 t nicht genug, um zu verhindern, daß das Schiff wie ein leeres Faß auf der Meeresoberfläche trieb.

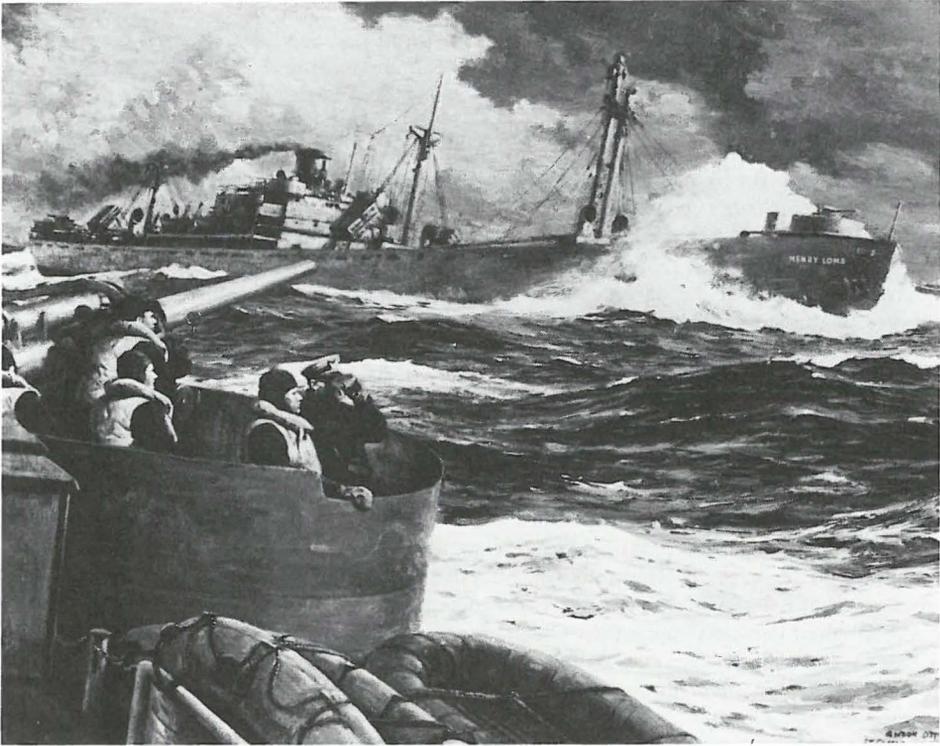
Die übliche Konvoi-Konferenz fand statt; es war derselbe Kommodore, der die Führung hatte. Der Konvoi sollte in The Minch zusammengestellt werden, dem Seegebiet zwischen den Hebriden und Schottland. Die Sicht war jedoch so schlecht, daß ich mich eine Zeitlang in einem falschen Konvoi befand. Es waren zwei Geleitzüge, die an jenem Tag von Großbritannien abgingen; einen halben Tag lang folgte ich dem einen, bis ich merkte, daß er nach Sierra Leone bestimmt war. Einen ganzen Tag jagte ich dann hinter dem richtigen Konvoi her, bis ich ihn zu fassen hatte. Später erfuhr ich, daß ein Schiff dem falschen Konvoi bis Afrika gefolgt war.

Schon am zweiten Tag der Reise gab es auf OLIVER EVANS Ärger mit dem Rudergeschirr. Ein Nippel im Getriebe des Telemotors war abgefallen. Das Schiff hinter uns wurde von Otto Hengst kommandiert, der zuvor an der Pazifikküste einen »steam-schooner« [Küstendampfer für den Holztransport, Anm. d. Übers.] geführt hatte. Er beklagte sich jetzt über mein schlechtes Positionshalten. »Ich werde das in Ordnung bringen«, sagte ich zu mir. Ich hatte keinen Kreiselkompaß und keine Selbststeueranlage, und ich wollte auf keinen Fall der Pilotfisch für Hengst sein. Mein Signalgast heißte das Flaggensignal: »Störung an Rudermaschine. Erbitten Erlaubnis, hinter den Konvoi zurückzufallen.« – »Bewilligt«, war die Antwort. Hengst winkte nicht, als er uns passierte. Nachdem die Kette der Schiffe an uns vorbeigezogen war, signalisierte ich, daß ich immer noch Schwierigkeiten hätte, und erhielt die Antwort, dem letzten Schiff zu folgen.

Hengst war ein Mann, der sich immer beklagte. Er verlor die MUNLEON auf Point Reyes, NW-lich von San Francisco. Sein Libertyschiff wurde auch von W. R. Chamberlin bereedert. Ich hörte, daß er immer wieder meckerte, man solle ihm ein Ruderhaus auf die obere Brücke setzen; aber er bekam es nie. Auf der OLIVER EVANS jedoch wurde eines gebaut, ohne daß ich darum gebeten hätte. Auf jeden Fall hatte Hengst keinen Grund mehr, sich über mein schlechtes Positionshalten aufzuregen.

Mit westlichem Kurs stampfte und schlingerte der Konvoi weiter; die Sicht war schlecht. Die Schiffe, von denen die meisten gänzlich leer waren, boxten gegen eine schwere See, die von Stunde zu Stunde zunahm. Ihr Bug hob sich hoch aus dem Wasser, daß der Schiffsboden sichtbar wurde, und dann fielen sie mit einem alles erschütternden »Bäng« in die See zurück. Kein Schiff konnte das beliebig lange aushalten, das war klar. Mittlerweile war es dunkel geworden, und der Konvoi kam kaum noch von der Stelle. Da kommt vom Kommodore der Befehl: »Geschwindigkeit auf 9½ Knoten erhöhen!«

Er befahl uns volle Fahrt! Der Mann wußte nicht... gebrauchte nicht den geringsten Verstand. Wir hatten nicht genug Ballast, und ich war beunruhigt über den wilden Tanz des Schiffes. Der Gedanke, daß es durchbrechen könne, machte mir Sorgen. Allright, zur Hölle mit dem Konvoi! Ich entschied, daß es Wahnsinn sei, dem Schiff noch mehr zuzumuten. Ich ging mit der Fahrt herunter und ließ das Schiff aus dem Konvoi herausacken. Innerhalb einer halben Stunde hörte unser Funker in seinem Kopfhörer SOS-Rufe von einem Dutzend Schiffe.



Libertyschiff HENRY LOMB bei schwerem Wetter in einem Konvoi. Gemälde von Anton Otto Fisher. (Foto National Maritime Museum, San Francisco)

»Breche entzwei« ... »Boden eingedrückt, schwimme auf der Tankdecke des Doppelbodens.« Ich erinnere mich an einige Namen in dem Konvoi – AMELIA EARHART, WILLIAM MANNING, WILLIAM PRESCOTT. Ein SOS nach dem anderen: »Erbitte Erlaubnis Madeira anzulaufen« ... »Nehme Kurs auf Azoren« ... »Rückkehr nach England«. Ein Schiff lief nach Halifax ein.

Infolge der Nichtbeachtung des Befehls war die OLIVER EVANS aus der größten Gefahr heraus; aber mir war klar, daß ich ihren verrückten Bocksprüngen sehr bald ein Ende machen müßte, um sie vor Schäden zu bewahren. Man kann die Maschinendrehungen steigern, mehr und mehr, um den Bug im Wind zu halten; aber dabei wird das Stampfen zu heftig. Deshalb drosselt man die Maschine wieder, nur ein paar Umdrehungen weniger, und schon drückt der Wind den Bug seitwärts weg.

Während der Jahre, die ich auf See verbrachte, bin ich zu der Einsicht gekommen, daß das Schiff weiß, in welcher Lage es einen Sturm am besten abwettert. Vielleicht will es nicht mit dem Kopf gegen die See liegen, vielleicht nimmt es die anstürmenden Seen lieber von achtern. Libertyschiffe sind achtern nicht sehr völlig, ihr Heck ist geeignet, die Seen zu spalten und hat Überhänge, die den Auftrieb vergrößern. Achtern hat das Libertyschiff auch mehr Gewicht, mehr Substanz, im Gegensatz zum Bug, der hoch ist und leer.

»Maschine stop«, ordnete ich an. Mir war klar, daß man ein so leeres Libertyschiff bei einem Sturm von dieser Stärke nicht mit dem Kopf auf der See halten konnte. Wir würden bald sehen, was das Schiff wollte. Langsam und manchmal heftig schlingernd dreht das Schiff vor den Wind. Es hört auf mit seinen tollen Possen und liegt ruhig wie in einem Trockendock. Es hatte sich um 180° gedreht. Ich lasse den Maschinentelegraphen auf »Langsam Zurück« legen. Wir

machen gerade genug Umdrehungen, um sicher zu sein, daß das Schiff in seiner selbstgewählten Lage bleibt, ohne dabei Fahrt aufzunehmen. Wind und See kontrollierten die Lage des Schiffes wie bei einem begedrehten Segelschiff: Der Bug wurde ein wenig nach dieser Seite gedrückt, dann mal wieder nach der anderen – aber das Schiff gab keinen Anlaß zur Sorge. Wir lagen so ähnlich wie in der Oakland-Bucht.

Morgens kamen alle Ingenieure zu mir rauf, der Chief mitsamt den nachfolgenden Dienstgraden von der Brooklyn-Marinerwerft, Gruppe 1943. Sie schüttelten mir die Hand und bedankten sich für die Art, wie ich das Schiff begedreht hatte. Sie waren sehr erfreut und sagten, so etwas hätten sie noch nie erlebt. Es ist nämlich kein Vergnügen unten im Maschinenraum, wenn ein Schiff mit großer Kraft gegen hohen Seegang von vorn getrieben wird – es kann fürchterlich sein. Man ist da unten dem Schiffsboden näher als an jedem anderen Ort des Schiffes. Wenn das Schiff sich vorne hebt, um dann krachend wieder herabzuschlagen, geht es einem durch und durch. Ein Ingenieur muß ständig an der Drosselklappe stehen, um die Maschinenumdrehungen zu drosseln, sobald der Propeller austaucht, sonst würde die Maschine »durchdrehen«, mit der Gefahr, Schaden zu nehmen oder gar den Propeller zu verlieren.

Die Ingenieure hatten von den SOS-Rufen ringsherum gehört, weil der Funker immer wieder aus seiner Bude kam mit einem Notruf, noch einem Notruf und noch einem Notruf. Der Kommodore hatte den Schiffen befohlen zu schweigen, das heißt Funkstille zu halten, wegen des eventuell mithörenden Feindes. Aber die Schiffe in Not hielten sich nicht daran.

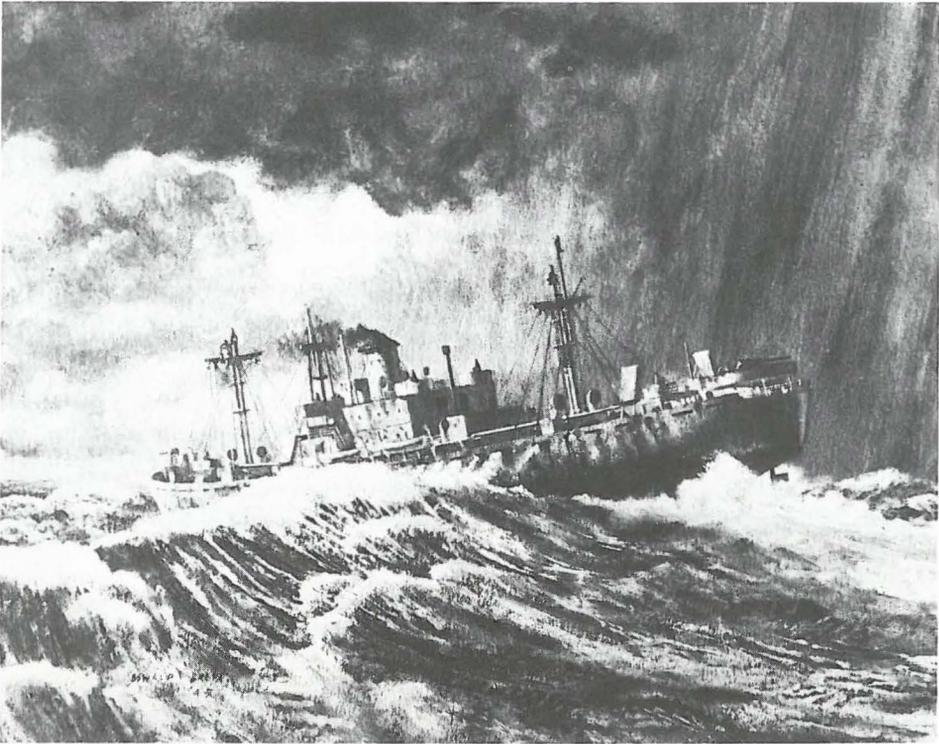
Das Wetter wurde besser. Wir änderten Kurs, um den Konvoi wieder zu treffen, das heißt, wir steuerten den nächsten Treffpunkt an. Aber der Konvoi war nicht mehr dort. Ich hätte jetzt einen geraden Kurs in Richtung New York steuern können, aber dann wären wir möglicherweise in einen ostwärts steuernden Geleitzug geraten. Deshalb versuchten wir es mit dem nächsten Treffpunkt; aber es war wieder vergebens. Also dampften wir weiter, manchmal Zickzack steuernd, manchmal auch geraden Kurs. Als wir uns Halifax in Nova Scotia näherten, sichtete ich Rauch in der Kimm. Wir sollten auf keinen Fall unsere Schornsteine rauchen lassen; auf beiden Konvoi-Konferenzen waren die Anweisungen des Kommodore in dieser Hinsicht sehr deutlich gewesen. Jedoch der Rauch, den ich sah, kam aus dem Schornstein unseres Kommodores! Ich mußte lachen; wir hatten unseren Konvoi gefunden.

Neun Tage hatten wir gebraucht, um ihn einzuholen, und stellten fest, daß es nur noch halb so viele Schiffe waren wie bei der Aufstellung in The Minch. Wir nahmen unseren Platz wieder ein.

Wir nähern uns New York, stehen etwa 100 sm östlich vom Ambrose-Feuerschiff. Es ist ein schöner Tag, klar und kalt. Der Kommodore kommt zu der Auffassung, daß für den Rest seines Konvois einige Manöverübungen nötig wären. Durch Walkie-Talkie kommt der Befehl: »Notkurve rechts, allesamt 90° drehen auf Sirenenton.« Das Kommodore-Schiff läßt seine Sirene ertönen. Wir legen das Ruder Steuerbord. Dann eine 90°-Drehung in entgegengesetzter Richtung. Es ist lächerlich, Übungen für den Exerzierplatz. Aber der Rest seines Konvois – rund 50 Schiffe – vollführt sie zu seiner Befriedigung.

Nach diesen unnötigen Manövern überfällt uns am nächsten Morgen ein heulender Schneesturm. Es ist nichts mehr zu sehen. Der Befehl: »Versuchen Sie Ambrose-Feuerschiff zu erreichen und zu ankern!« Man stelle sich vor: Alle diese Schiffe suchen einen Ankerplatz im dichten Schneegestöber. Mit anderen Worten, der ganze verwünschte Konvoi saß in der Patsche. Ich ließ mein Schiff vorsichtig weiterlaufen. Da mir eine Funkpeilung vom Ambrose-Feuerschiff gelang, wußte ich, wo ich war. Ich setzte die Fahrt fort durch das Schneegestöber, lotete ständig und ließ den Anker fallen, als ich noch ein paar Meilen vor der Küste stand. Die Atlantikküste fällt nur allmählich ab, so daß das Ankern vor der Küste keine Schwierigkeiten macht. Einen halben Tag lang lag ich dort und wartete auf Befehle, die aber nicht kamen. Also hievte ich den Anker und lief ein. Das Wetter klarte auf, als ich den »Haken« vor der Battery wieder fallen ließ.

Ein Mann vom Marine-Nachrichtendienst kommt an Bord. »Hallo«, sage ich, »eine Beschwerde, daß ich den Konvoi verloren habe?« »Nicht im geringsten«, sagt der Marinemann,



Libertyschiff vor schwerer achterlicher See in Schneeschauern (von der QUEEN ELIZABETH aus gesehen). Gemälde von Oswald Brett, 1944

»wir wünschen Auskunft über den Kommodore, wir wollen wissen, was mit dem Konvoi passiert ist. Es war eine Katastrophe, aber nicht durch Feindeinwirkung.« Ich fühlte mich erleichtert und sagte meine Meinung über die Leistungen unseres Kommodores. Ich bin sicher, daß er Ähnliches auch von den anderen Kapitänen zu hören bekam, die er interviewte. Ich nahm die Gelegenheit wahr, ihn außerdem auf ein grundsätzliches Problem der westwärts bestimmten Konvois aufmerksam zu machen, indem ich ihm erklärte, daß es alles andere als ein Vergnügen sei, mitten im Winter mit einem leeren Libertyschiff westwärts über den Nordatlantik zu fahren. Das Quantum Sand, das ich im Laderaum habe, erfülle seinen Zweck nicht.

Während der Kriegsjahre gab es von Großbritannien als Exportland nur den Schottischen Whisky. Aber der war zu wertvoll, dachten sie, um ihn einem Libertyschiff anzuvertrauen. Ein C-1-Schiff in dem Konvoi, die AMERICAN BUILDER, hatte eine Teilladung. Und noch eine Bemerkung dazu: Als wir ostwärts fuhren, hatten wir in dem Konvoi zwei norwegische Tanker, die mit einer guten Sorte Alkohol beladen waren. Er sollte bei der Herstellung des Schottischen Whiskys als Beigabe dienen. Es erscheint überraschend, daß ein gewöhnlicher Tanker benutzt wurde, um Alkohol nach Schottland zu bringen; aber man stelle sich vor, was für eine Kette von Libertyschiffen man gebraucht hätte, wenn man statt dessen Getreide zur Destillierung nach Schottland gebracht hätte.

»Nun gut, wir wollten wissen, was da los war«, sagte der Nachrichtenoffizier, anscheinend zufrieden mit meiner Aussage. »Ich erinnere mich an keinen Konvoi, der mehr unter dem Wetter gelitten hätte. Die WILLIAM MANNING, eines Ihrer Libertyschiffe, strandete bei Fire Island in dem letzten Schneesturm. Ein anderes Libertyschiff lief St. Johns auf Neufundland an

und ist dort eingefroren. Es wird dort bis zum Frühling liegen müssen, und durchgebrochen ist es auch.«

Um den Trübsinn all dieser schlechten Nachrichten aufzuhellen, warf ich ein freundliches Wort für die OLIVER EVANS in die Unterhaltung: »Beladene Libertyschiffe sind gute Seeschiffe«, sagte ich und fügte hinzu: »Ich möchte noch ein oder zwei Reisen mit diesem Schiff machen. Falls ich wieder dorthin komme, wo ich letztes Mal war, kann ich vielleicht dem Agenten etwas mehr Mersey-Sand abschwatzen, bevor ich wieder auslaufe. Aber wenn ich mir alles durch den Kopf gehen lasse, komme ich zu dem Resultat, daß ein Tanker doch wohl am besten zu mir passen würde. Wenn man Tanks hat, steht einem der ganze Ballast der Welt zur Verfügung, der gesamte Ozean, genauer gesagt.«

Den nächsten Besuch erhielt ich von der »Coast Guard«. Ein junger Leutnant wollte alles über den Defekt in unserer Ruderanlage wissen. »Der Nippel am Telemotor hat sich lose gearbeitet und fiel ab«, sagte ich. »Wahrscheinlich ein wenig Nachlässigkeit des Werftmechanikers, vielleicht ein 90-Tage-Wunder sozusagen. Alles andere war in Ordnung – das Schiff benahm sich gut.«

Aber der Leutnant roch überall Sabotage. Noch am selben Tag wurde ich vorgeladen, um von seinen Vorgesetzten verhört zu werden. Ich begab mich zum Hauptquartier der Coast Guard am Broadway. Der Coast Guard Commander, vor dem ich zu erscheinen hatte, war eine Frau. Sie war grauhaarig und klug und überraschte mich durch ihr Wissen. Ich berichtete ihr, was ich auch dem Leutnant über den abgefallenen Nippel erzählt hatte: ein wenig Nachlässigkeit, ein bißchen Malheur.

Sie lächelte und ließ die Angelegenheit fallen: »Captain, Sie müssen ein bißchen geduldig sein mit diesen jungen Leuten – die haben nämlich von nichts eine Ahnung.«