

Hein vonne Küst'

von Ralf Zander, Hamburg

Bei der Hamburger Polizei landen beruflich ziemlich unterschiedliche Personen. Junge Leute frisch von der Hochschule, Frauen und Männer, die mit ihrer bisherigen Berufswahl unzufrieden sind oder sich aus anderen Gründen verändern wollen.

Solche, die es nur schick fänden, eine Uniform und sogar eine scharfe Schußwaffe zu tragen, wurden bisher Gott sei Dank meistens bereits beim psychologischen Eignungstest vor einer Einstellung aussortiert.

Jedes Einstellungsjahr bewarben sich unter anderem auch Seeleute, und das nicht nur bei der Wasserschutzpolizei. Für die sogenannten älteren Bewerber wurde Mitte der Sechziger-Jahre das Einstellungsalter von bislang höchstens vierundzwanzig Lebensjahren auf fünfunddreißig Jahre erhöht. Einer dieser Polizeianwärter, der Heinrich Mumme, landete nach der polizeilichen Ausbildung auf der Davidwache in Frank Mattens Schicht. Frank verstand sich sofort mit „Hein vonne Küst'“, wie die Kollegen den ehemaligen Seemann nannten, denn auch Frank war von 1954 bis 1960 Matrose auf „Großer Fahrt“ gewesen und hatte auf Frachtschiffen die Weltmeere bereist. Hein, groß und kräftig, strahlte Ruhe und Sicherheit aus. Auf ihn war Verlaß, wenn sich Frank mit ihm auf Einsatzfahrt befand. Hein hatte den Beruf des Seemannes aufgegeben, nachdem er während der Liegezeit seines letzten Schiffes im Hamburger Hafen in den Laderaum gestürzt war und sich das Rückgrat erheblich angebrochen hatte. Ein halbes Jahr hatte er in Gips gelegen, und es war ein Wunder, dass er nicht nur den Unfall überlebt hatte, sondern dass er trotz amtsärztlicher Untersuchung bei der Polizei eingestellt worden war. Irgend etwas mußten die Ärzte der Einstellungsstelle übersehen haben, denn eigentlich waren sie sehr pingelig. Bei Franks Einstellung meinte Medizinalrat Dr. Kaiser vorwurfsvoll: „Herr Matten, Sie sind ja ganz schief.“ Also das hatte Frank noch von keinem gehört. Außerdem bemängelte er an Frank einen leichten Senkfuß. Am liebsten hätte er dem Dr. Kaiser eine gelangt. Immerhin bestand er diesen Gesundheitstest.

Nun, Hein erfüllte den neu gewählten Beruf voll und ganz, und er hatte wegen seines Knochengerüsts keine gesundheitlichen Ausfälle. Manchmal erzählten

Frank und Hein in ihrer Bereitschaftszeit oder nach Feierabend im Gemeinschaftsraum Geschichten über die „Christliche Seefahrt“. Es war auch für die Kollegen, also für die Landratten, oft interessant, wenn einer der beiden eine Story zum Besten gab. An einem Sonntag, nachdem ihr Dienst am St. Pauli-Fischmarkt beendet und diverse Diebstahlsanzeigen und Abschleppvorgänge bearbeitet worden waren, kehrte am frühen Nachmittag Ruhe in die Wache ein. Es war sozusagen nichts mehr los, als Hein seine kuriose Geschichte bei den Kollegen zum Besten gab, die sich jedoch nicht auf dem Meer oder in fernen Ländern abgespielt hatte, sondern mitten in Deutschland. Hein zündete sich eine Marlboro-Filter an und legte los:

„Ich fuhr mal Anfang der Sechziger Jahre mit dem Motorschiff MS Blumenau auf Trampschiffahrt. Das hieß, dass es sich nicht um ein Linienschiff handelte, sondern dass über die Agentur der Reederei kurzfristig der nächste jeweilige Bestimmungshafen angelaufen werden mußte. Der erste Trip führte durch den Panamakanal in den Westen der USA, von dort über Kanada nach Japan, Hongkong und Rot-China. Es folgten Häfen in Australien, Südafrika und Pakistan. Erst nach etwa acht Monaten kamen wir zurück durch das Rote Meer und den Suezkanal Richtung Hamburg. Weihnachten wollten wir uns in den Heimatlichen Gefilden befinden, landeten jedoch in einem öden Hafen Syriens, wo wir wochenlang am Kai lagen. Nichts war dort los, keine Kinos, Theater, Bars oder Bordschwalben. Wir betäubten unsere Freizeit mit Rumliegen oder Rum saufen, syrischen Rum. Es war ein fürchterliches Teufelszeug, hob aber nach dem Genuß ein wenig die triste Stimmung. Endlich, Ende Januar, erreichten wir unseren Heimathafen Hamburg. Ich musterte ab, um meinen Heimort im Sauerland zu besuchen.“

Hein erklärte, daß Hinterberg sich abgelegen in einem Talkessel zweier Berghänge befindet. Dieses Dorf konnte man auch derzeit hauptsächlich nur mühsam mit Fuhrwerken erreichen. Die Einwohner hatten, wenn sie nicht als junge Leute zur Wehrmacht eingezogen worden waren, vom Zweiten Weltkrieg kaum etwas mitgekriegt. Sie lebten im allgemeinen von der Landwirtschaft. Nur wenige von ihnen hatten mal die Kreisstadt gesehen. Fernsehen gab es dort derzeit noch nicht, höchstens einige Radios, überwiegend Volksempfänger aus dem Dritten Reich. Die paar schulpflichtigen Kinder mussten im Nachbarort Vorberg zur Schule gehen, das

etwa drei Kilometer entfernt über einen Bergrücken zu erreichen war. Hinterberg besaß jedoch eine Kirche, eine Wassermühle und sogar einen Gasthof. Hein zündete sich eine zweite Marlboro an:

„Nun war ich nach langer Zeit in Hinterberg auf Urlaub heimgekommen. Schnell hatte es sich herumgesprochen. Mein Vater, der Sattler Johann Mumme, bestimmte, dass ich am Sonntag im Dorfkrug die Honoratioren begrüßen sollte, was mir so gar nicht gefiel. Schon am Vormittag hatten sich die Leute in diesem Gasthof versammelt und einige Korn und Bierchen genossen. Die Bauern Wittenbrink, Karsten und Breckmann mit einigen ihrer Knechte warteten in der Schenke ebenso wie Krämer Fröhlich, der Müller Kneipp sowie der Schmied Klopstock, genannt Eisenhans, bis ich mit meinem stolzen Vater in den Dorfkrug kam. Selbst der Pfarrer unserer kleinen Dorfkirche hatte sich für später angesagt. Der Wirt hatte alle Hände voll zu tun. Bauer Wittenbrink meldete sich als Erster:

„So Heinrich, du hast dich über zwei Jahre in der Welt rumgetrieben. Erzähl' doch mal ...“

„Na, ja“, begann ich, „da gibt es viel zu sagen, wo ich doch so viele fremde Länder gesehen habe.“

„Stimmt es, daß ein Seemann in jedem Hafen eine Braut hat?“, kicherte der dünne Krämer Fröhlich.

„Nee, nicht ganz“, meinte ich trocken, „wir Seeleute können ja nicht jeden Hafen der Welt anlaufen.“

Allgemeines Gelächter folgte. Wieder Bauer Wittenbrink:

„Sag mal, wie groß ist eigentlich so ein Seeschiff?“

Das war schwerer zu vermitteln, aber ich versuchte es: „Ihr kennt doch unsere Kirche. Stellt euch mal vor, die liegt auf dem Bauch, und das zehn Mal hintereinander.“

Ein Raunen fuhr durch den Schankraum.

„Ja, und breit ist das große Boot, wie unser Kirchenschiff lang ist.“

Es folgte ein weiteres Raunen.

„Und wenn ihr so einen Frachter mit Getreide beladen wollt, müßt ihr wochen-, vielleicht sogar monatelang, von morgens bis abends ein Fuhrwerk nach dem anderen hin karren.“

Unwillkürlich sahen einige aus dem Fenster hinüber zur Kirche, um sich ein Bild von der Größe des Schiffes zu machen.

Eisenhans stellte die nächste Frage: „Wir haben hier ja nur unseren Weiher und die alte Wassermühle am Bach. Wie ist es denn so auf See?“

„Ho“, schwärmte ich, „ein Meer wie der Atlantik oder der Pazifik ist so riesig weit, daß wir oft monatelang kein Land in Sicht hatten, immer nur Wasser ringsum, so weit man gucken konnte. Die Schiffsoffiziere müssen tagsüber die Sonne und nachts die Sterne schießen.“

Der erste Aufruhr bahnte sich an. Bauer Karsten aufgebracht: „So ein Blödsinn! Du kannst uns doch nicht erzählen, dass die auf die Sonne und Sterne schießen!“

Ich musste ihn beruhigen undklärte die Leute auf, dass die Offiziere in der Tat nicht richtig schießen, sondern dass man mit schießen in diesem Sinne das Messen der Gestirne mit einem Apparat meint, den man in nautischen Fachkreisen Sextant nennt. Dass es die einzige Möglichkeit ist, auf hoher See Lage und Kurs des Schiffes zu bestimmen. Gott sei Dank leuchtete es den Zuhörern ein. Ich beschrieb ihnen das Meer, dessen Oberfläche so glatt sein konnte, wie der Dorfweiher bei Windstille, aber auch einen kleinen beziehungsweise großen Wellengang hatte, je nach Windstärke.

„Wenn der Wind von vorn kommt“, fuhr ich fort, „stampft das Schiff vorn und achtern auf und nieder. Kommt er von der Seite, rollt es von Backbord nach Steuerbord, also von links und rechts, hin und her. Schlimmer ist es, wenn der Wind von schräg achtern kommt, dann schlingert das Boot; es stampft und rollt dann abwechselnd. Dabei kann sogar ein Vollmatrose seekrank werden.“

Ich berichtete von sternklaren Nächten, von Haifischen, die sogar in Hafengebieten auf Beute lauerten, von Delphinen, die während der Fahrt stundenlang ein Schiff am Vordersteven begleiteten, und von dem geheimnisvollen 'Jan van Gent', einem Vogel, den man sehr selten und dann meist bei rauher See zu Gesicht bekommt: „Das ist ein schneeweißer möwenähnlicher Vogel mit schmalen Flügeln von etwa zwei Metern Spannweite, der dicht über den Wellenkämmen schwebt, bis er einen Fisch entdeckt. Dann legt er die Flügel an, bohrt sich wie ein Pfeil in die Welle, um sich den Fisch mit seinem kräftigen Schnabel zu schnappen. Die älteren Seeleute sind immer noch sehr abergläubisch und meinen, das ein Unglück

passiert, wenn man diesen Vogel sieht. Vielleicht steckt ein wenig Wahrheit darin, denn man sieht den Jan van Gent häufig vor einem aufkommenden Orkan, wenn man sozusagen einen auf die Mütze kriegt. Die Spanier nennen den Vogel 'Bajaro del Paz', das heißt Vogel des Friedens.“

Im Dorfkrug war es ruhig geworden. Alle hörten gebannt zu. Ich bemerkte die aufgerissenen Augen. Die Nackenhaare meiner Zuhörer schienen sich zu sträuben. Ich geriet beim Erzählen förmlich in Fahrt: „Aber wenn so ein Orkan über einen herein bricht, dann ist die Hölle los. Die Wellenberge sind dann höher als unsere Kirchturmspitze, und so ein großer Pott geht dann zu Kehr, wie eine Nußschale auf den Wasserfällen. Man kann selbst beim Schreien sein eigenes Wort nicht mehr verstehen. Wenn das Schiff sich zur Seite legt, hängt man als Rudergänger manchmal waagrecht am Steuerrad. Ich hab' immer viel Glück gehabt, obwohl auch ich ein paar Mal den 'Jan van Gent' gesehen hatte, aber viele, viele andere mutige Männer fanden das Seemannsgrab, wenn ihr Schiff kenterte oder an den Klippen zerschellte.“

Ich legte eine Schweigeminute ein, damit meine Zuhörer Zeit hatten, es zu verdauen. Arglos und meiner Zuhörerschaft sicher begann ich wieder:

„Es gibt allerdings auch witzige Momente, wie zum Beispiel bei den Schwärmen von Fliegenden Fischen, die uns an Deck flatterten und ...“

Weiter kam ich nicht. Der Tisch krachte, Biergläser fielen um. Mit Zornesröte im Gesicht war Eisenhans aufgesprungen. Seine mächtige Pranke hatte sich zur Faust geballt: „So! Fliegende Fische, was? Die wollten sich wohl auf dem Schiff Nester bauen! Heinrich! Für wie dumm hältst du uns eigentlich?“ Mit diesen Worten wollte er sich auf mich stürzen, um mich zu vertrümmen. Auch die anderen Zuhörer waren sichtlich empört und schrieten durcheinander.

„Halt!“ Mein alter Vater stellte sich dem Eisenhans mutig in den Weg:

„Meinen Sohn schlägst du nicht, Eisenhans, du nicht!“ Und zu mir gewandt:

„Sohn Heinrich, du kommst jetzt mit nach Hause. Schämen solltest du dich, uns so zum Narren zu halten.“ Ich versuchte den erregten Leuten die Fliegenden Fische zu erklären, haute dann aber schleunigst mit meinem Vater ab. Auch er ließ sich nicht überzeugen: „Fliegende Fische! Da lachen ja die Hühner!“

„Noch am selben Tag hatte ich meinen Koffer gepackt, um in Hamburg auf dem nächsten Dampfer anzumustern. So schnell wollte ich mich in Hinterberg nicht mehr sehen lassen.“

Das war die Erzählung von Hein Mumme. Seine Kollegen konnten sich darüber schief lachen, obwohl ... Einige von ihnen schienen Fragezeichen auf der Stirn zu besitzen: Wie war das eigentlich? Gab es nun fliegende Fische? Frank Matten jedenfalls hatte ein paarmal während seiner Seefahrtzeit fliegende Fische an Deck gesehen. Sie sahen aus, wie große Heringe mit Flügeln, mit denen sie zwar nicht fliegen konnten, aber Frank hatte sie hin und wieder auf der Flucht in geringer Höhe so zehn bis zwanzig Meter weit über die Wellenkämme flattern sehen, um nicht Beute größerer Meeresbewohner zu werden. Ein Matrose konnte also noch so viel „Seemannsgarn“ spinnen, aber die Wahrheit klang manchmal eben noch unwahrscheinlicher.

Die Schichtkollegen hatten kaum Zeit, diese witzigen Situationen zu verarbeiten, denn der Rummel setzte ein im Revier der Davidwache. Bis zum Ende der Schicht, das heißt, bis kurz vor sieben Uhr abends, waren sie mit Einsätzen ausgelastet, von denen fast jeder mit einer eigenen Geschichte behaftet war.

