

Nis Bergen

# VERLOCKUNG

Ruf der Ferne



# Verlockung

[Verlockung, Ruf der Ferne](#)  
[Impressum](#)

# **Verlockung, Ruf der Ferne**

## **Verlockung, Ruf der Ferne**

### **Törn um Törn, die Welt erfahren**

### **20 Jahre Seefahrt: Stürme, Kriege, ferne Länder, Hafenbekanntschaften, anmutige Frauen**

#### **- Indien-**

#### **Eine andere Welt**

Betörende Gerüche, bezaubernde Gesänge, Erinnerungen an 1001-Nacht, Märchenfilme, zärtliche Liebesgeschichten aus dem Orient.

Die harte Realität,  
nichts für empfindliche Gemüter.

Am frühen Morgen, die Reede vor Kochi erreicht, der Anker gefallen. Land, ländliche Umgebung in mehreren Kilometern Entfernung zu erkennen. Hier wird Kopra, getrocknetes Fruchtfleisch der Kokosnuss, als Schüttgut geladen. Die Beladung ab Nachmittag geplant, die Mittagshitze abgeklungen, arbeiten an Deck dann erträglicher. Nur kurz, nachdem der Lotse von Bord, haben die Behörden die Freigabe erteilt. Wie in diesen Breiten üblich, gekommen mit flachen, zusammengerollten Aktentaschen, verlassen sie das Schiff mit schwerer Last. In beiden Händen je eine, nur mühsam verschlossene

Tasche, mit Zigaretten, Whisky prall gepackt. International gängige Praxis der gekauften Freigabe, Vermeidung von behördlichen Auflagen, Kontrollen. Wer nicht mitspielt, Obolus verweigert, hat mit Zollfahndung, unerwartet langen Liegezeiten, Schikanen jeglicher Art zu rechnen. Für die Zöllner ein Nebenerwerb, die Ware an Bars weiterverkauft.

Am späten Nachmittag, die Hitze hat nachgelassen, ein angenehmer Seewind bringt Linderung, setzt sich ein kleiner Schlepper, sechs mit Kopra vollbeladenen Schuten am Schlepphaken, vom Ladehafen aus, Richtung Schiff in Bewegung. Diese sind voll abgeladen, über der kaum sichtbaren Lademarke hinaus, bedrohlich tief im Wasser liegend. Langsam nähert sich der Konvoi dem Schiff, auf den Bergen von Säcken sitzen die Schauerleute, Hafenarbeiter der ersten Schicht zum Beladen des Frachters. Zusätzlich Vorarbeiter, Kranführer, Bedienpersonal für das Ladegeschirr. Viele von ihnen bleiben bis zum Auslaufen an Bord, daher zusätzlich zwei Köche mit Kochkessel für den täglichen Reis, weiteren Proviant und Heizmaterial auf einer der Schuten. Diese schon von der Ladung überladen, schwanken, wanken bedrohlich in der Dünung, verschärft durch die zusätzliche menschliche Fracht. Der Kapitän des Konvois hat die Geschwindigkeit seines Verbandes falsch eingeschätzt, keine Möglichkeit rechtzeitig abzustoppen. Verzweifelter Versuch mit einer kurzen, zusätzlichen Kurve eine Kollision mit dem Frachter zu vermeiden, schaukelt sich am Ende des Lastzuges die Geschwindigkeit weiter auf. Wie eine Schlange mehrerer zusammengeknoteter Schlitten, die im Winter einen Berg herabfahren, die am Ende rodelnden Schlitten schleudern werden. So ergeht es den letzten beiden Schuten, in Sekunden schwappt Wasser längsseits in den Laderaum, Schlagseite, Untergang der Letzten. Die davor, ebenfalls fast vollgelaufen, wird durch das

Schleppseil mit in die Tiefe gezogen. Eine Kettenreaktion, in sekundenschnelle ereignet, nur gestoppt durch das schnelle Handeln eines der Köche auf der dritten Schute, der mit einer Axt das Verbindungstau kappt. Lähmende Stille, dann Geschrei, wildes Gefuchtel, der unter Schock stehenden Zuschauer. Einige Ankömmlinge waren panisch über Bord gesprungen, klettern an der Gangway an Bord. Da wo eben zwei vollbeladene Ladungsschuten schwammen, steigen Blasen auf, bilden sich Kreise auf dem Wasser, Leere, Nichts. Die Stahlbehälter samt Ladung, Mann und Maus im Meer versunken. Wie hypnotisiert starren die Überlebenden auf das Wasser, warten auf das Auftauchen der Kameraden, Kollegen, Freunde. Die Sekunden, Minuten vergehen, außer Blasen steigt nichts auf, Wehklagen, Gejammer, lautes Heulen setzt ein, wird nach fünf Minuten leiser, erlischt dann gänzlich.

Einer der überlebenden Vorarbeiter informiert per Funk den Hafen, nach zwei Stunden erreicht ein zweiter Konvoi das Schiff, ebenfalls überladen, voll besetzt mit Arbeitern. Nach kurzem Austausch über das Geschehene, setzen die Ladearbeiten, zwei Stunden später, das Unglück vergessen.

An Bord errichten die Einheimischen am Heck des Schiffes eine Bordküche, kochen Reis, brühen Tee für die Pausen. In diesen liegen die Arbeiter auf mitgebrachten Schilfmatten, kauen Betel, spucken ab und zu die zerkaute Reste an Deck. Zum Unwillen des Bootsmannes sind die daraus entstandenen roten Flecke sofort in der Farbe eingezogen. Nur übermalbar oder nur mit einem Rosthammer zu entfernen. Achtern, neben dem Flaggenstock wird ein nach außenhängendes Klosett montiert. Ein Brett an Stricken befestigt, drapiert mit Stoff als Sichtschutz.

Die Tage vergehen, die Ladearbeiten ziehen sich über zwei Wochen hin. Aus den Schuten werden Säcke mit Kopra mit