

Menschen in Beruf, Handel und Handwerk (61)

André Paquet, ein Seefahrer und Maler

Hubert Jates

André Paquet, der heute in einem schönen alten Bauerhaus in Ligneuville lebt, wurde 1949 als ältestes von vier Kindern der Eheleute Aloys Paquet (1918-1997) und Maria-Katharina Messerich (1924-2013) geboren.

Der aus Lascheid stammende Vater war Volksschullehrer u.a. in Auel, Maspelt, Deidenberg, Emmels und Rodt. André besuchte die Rodter Volksschule bis zum Ende des 6. Jahres und wechselte danach zum Institut Notre-Dame in Malmedy. Diese Schule, die er vier Jahre lang besuchte, hat er wegen der Lehrer André Buretter und Jules Tholomé in besonders guter Erinnerung.

Jugendjahre und berufliche Orientierung

Schon als kleiner Junge träumte André von der Seefahrt, den Schiffen und den Meeren. Zufällig half ihm dann noch Lehrer Buretter, diesen Traum zu erfüllen. Dieser hatte selbst etliche Jahre vorher schon mal die Seefahrerschule in Antwerpen besucht, konnte aber nicht weiterlernen, da seine Mutter ihn daran hinderte. Aber Andrés Vater empfahl dem Sohn, diesen Berufsweg einzuschlagen.

Aloys Paquet hatte 1937 während zwei Jahren in Bierset die Pilotenschule besucht. Bei Kriegsbeginn musste er für die englische *Royal Air Force* nach Marokko und wurde später nach England versetzt, in Begleitzug von rund 40 Schiffen ab Casablanca über Gibraltar zum englischen Hafen Newcastle. Hierbei hat es ihm scheinbar so gut gefallen, dass er seinem Sohn empfahl, den Seefahrerberuf zu erlernen. André war ihm dafür sehr dankbar.

Bei der Handelsmarine

Nach verschiedenen Demarchen, Tests und verwaltungstechnischen Prozeduren wurde André durch die *C.M.B.*, die *Companie Maritime Belge* in Antwerpen, engagiert. Ihr Hauptsitz war im Viertel Katelijnevest. Er war dort der einzige deutschsprachige junge Mann. Seine erste Schiffsreise machte er am 23. August 1966 mit der *MS Lualaba*. *MS* bedeutet *Motorship*; andere Schiffsantriebstypen sind *TS (Turbineship)* und *SS (Steamship)*, d.h. Dampfschiff). Die *MS Lualaba* bediente den Liniendienst Antwerpen-London-New York-Baltimore-Philadelphia-Newport News (Virginia).

Das Ladevermögen des 150 m langen Schiffs betrug 12.000 Tonnen. Es diente zum Transport von Stahl, aber auch von Autos. Die Zielhäfen lagen zumeist in den USA. André verdiente anfangs 6.000 BF/Monat. Die Besatzung bestand aus 45 Mann. Die 15 Offiziere (alles Belgier) teilten sich die Bereiche Navigation, technischer Dienst und Funk. Die rund 25 Matrosen waren vorwiegend belgische Landsleute, aber auch Kongolesen, Spanier oder Portugiesen. Für die Verpflegung sorgten ein Koch, ein Hilfskoch und ein Bäcker. Später reduzierte man das Personal drastisch, u.a. wegen der sich nach und nach ausbreitenden Automatisierung. Daher fahren die heutigen Superschiffe nur noch mit halb so viel Personal.

Die heutigen enorm großen Containerschiffe der letzten Generation transportieren mit Leichtigkeit 20.-24.000 Container in einer einzigen Fracht. Die Containermaße sind weltweit einheitlich; so ist ein 20-Fuß-Container beispielsweise rund 6 m lang und hat eine Breite und eine Höhe von 2,3 m.

Die damalige Reisezeit von Antwerpen nach New York dauerte 9 Tage im Non-Stop- und 24 Stundentakt. In der Regel dauerte die Tagesarbeitszeit auf



André mit seinen Eltern (um 1950). (Alle Fotos: Sammlung André Paquet)



Als junger Schiffsingenieur auf der *MS Mineral Gent* (38.764 T), um 1970.

See 2 x 4 Stunden, so z.B. von 4 bis 8 Uhr morgens und von 16 bis 20 Uhr abends. Verantwortlich waren immer ein Offizier und ein Assistent.

Nach zwei Jahren Seemannsdienst (übrigens ganz ohne Urlaub!) folgte eine einjährige Ausbildung mit abschließender Prüfung an der Höheren Seefahrtsschule in Antwerpen. Der Unterricht war vielseitig und umfasste Themen wie Technik der Schiffsmotoren, Geografie, Geschichte und Sprachen. Nach dem bestandenen ersten Schuljahr konnte André ab 1970 die Funktion des Wachhabenden Offiziers bekleiden, allerdings unter Mithilfe eines Assistenten.

Große und lange Seereisen folgten zwischen Nordamerika, Nordafrika und dem Golf von Mexiko, was im Fachjargon als „Dreiecksreise“ bezeichnet wurde. Zum Reiseantritt musste André per Flugzeug nach New York fliegen, um an Bord des Schiffes zu gelangen. Von dort ging es dann für die Dauer von 3 Monaten praktisch um den ganzen Atlantischen Ozean. Autos, Maschinen, Kupfer und Unmengen Holzstämmen wurden zumeist transportiert. Nach einem Jahr auf See hieß es wieder, die Schulbank zur Weiterbildung drücken, immer unter der Fahne der Reederei C.M.B.

In dieser Zeit fand ein großer Umschwung und ein Fortschritt in der Automatisierung der Schiffsmotoren statt; Dampfmaschinen wurden von leistungsstärkeren Dieselmotoren abgelöst. Nach bestandener Prüfung

Aanmonsteringen			Afmonsteringen		
Schip Bruto-Tonmaat Kapitein	Scheepvaart	Plaats en datum	Reis	Plaats en datum Van van de bevoegde overheden (1)	Duur der Inscheping
M/S MOBEKA BR. TON. 8.852	rotte off wtr	ANTWERPEN 21 JUN 1968	KONGO	ANTWERPEN 12 AUG 1968	M. D. 1 23
M/S MOBEKA BR. TON. 8.852	rotte off wtr	ANTWERPEN 21 AUG 1968 WATERSCHOUTAAMT	WEST EUROPESE HAVENS	ANTWERPEN 18 JAN 1969	4 29
LUALABA BR. TON. 8.552	4de off wtr	ANTWERPEN - 6 JUN 1969 WATERSCHOUTAAMT	KONGO	ANTWERPEN 27 JUL 1969	1 22
LUALABA BR. TON. 8.552	4de off rotte	ANTWERPEN 21 AUG 1970 WATERSCHOUTAAMT	KONGO	ANTWERPEN 30 OCT 1970	2 10
LUALABA BR. TON. 8.552	4de off rotte	ANTWERPEN 12 NOV 1970 WATERSCHOUTAAMT	KONGO	ANTWERPEN 20 JAN 1971	2 09

Kopie aus dem „Zeemansboekje“ von André Paquet. In der 2. Reihe (blau umrandet) ist die Fahrt von Antwerpen zum Persischen Golf und zurück dokumentiert. Während der Rückfahrt (Jan. 1969) tobte ein heftiger Sturm im Golf von Biscaya.

führte die Seefahrt André Paquet u.a. an den Persischen Golf. Das war nicht ungefährlich, denn es herrschten große Unruhen in der Region, wie der 6-Tage-Krieg zwischen Israel und Ägypten (1967) oder die Krisen zu Beginn der 1970er Jahre im vorderasiatischen Raum. Wenn der Suezkanal geschlossen war, mussten Umwege über das Kap der Guten Hoffnung und Südafrika in Kauf genommen werden, was eine um 6 Wochen längere Fahrt bedeutete.

Oft wurde der Kongo bzw. Zaire angesteuert. André erinnerte sich an eine Fahrt, die ihn 1968 von Antwerpen

nach Matadi und Boma an der Kongo-Mündung führte. Er bekam auf Höhe von Lissabon starke Bauchschmerzen und heftiges Unwohlsein. Es war kein Arzt an Bord, jedoch zum Glück ein Offizier mit einigen medizinischen Kenntnissen. Nach Lektüre der „Gebrauchsanweisungen“ stellte sich heraus, dass eine Blinddarmentzündung das Problem war. André sollte dann in Dakar an Land, um behandelt zu werden. Die Schmerzen ließen jedoch durch Auflegen von Eisbeuteln nach, aber gearbeitet hat er nicht mehr bis zur Ankunft in Lobito, einer Hafenstadt in der portugiesischen Kolonie Angola, wo er sofort ins Krankenhaus kam und operiert wurde. Zwei Wochen später ging er bei der Rückkehr des Schiffes wieder an Bord. Großes Heimweh habe er in Jahren auf hoher See nie gekannt, doch habe er sich anlässlich von Familienfesten oder den wichtigen Festtagen wie Weihnachten, Neujahr oder Ostern schon etwas alleine und einsam gefühlt.

1977 musste André für die C.M.B. nach Japan zur Schiffswerft Sasebo auf der Insel Kyushu, in der Nähe von Nagasaki. Er sollte dort die Kontrolle über den Neubau eines Schiffes gewährleisten - eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe, die er zur vollsten Zufriedenheit seines Arbeitgebers gemeistert hat. Das abschließende Inventar war



Übergabe des Schiffes MS Quellin (14.967 T.) auf der japanischen Werft Sasebo Heavy Industrials Ltd. an die Reederei C.M.B. (1977). In der Bildmitte: A. Paquet.



Der Maler beim Skizzieren in der Bretagne.



Schiffe als Motiv seiner Malerei: Lampedusa XXXVI (Aquarell, 2017).

besonders wichtig, denn auch das kleinste Teil des Schiffes musste an Deck sein. „Man stelle sich vor, es bricht ein Antriebsstück am Schiffsmotor und es ist kein Ersatzteil an Bord oder in der Küche oder im Kühlraum werden nicht genügend Nahrungsmittel gelagert: nicht auszudenken“, schmunzelte André. Es ging da um tausende Artikel, alles, aber wirklich auch alles, musste hier drin seine Ordnung haben.

Das Schiff wurde auf den Namen „Quellin“ (Quellinus) getauft, nach einem großen flämischen Bildhauer des 17. Jahrhunderts. Nach dem Stapellauf führte die Jungfernfahrt in verschiedene japanische Häfen; die Fracht bestand aus so unterschiedlichen Dingen wie Stahlträgern, Kleidungsstücken usw. Oft wurden auch Zuladungen getätigt, z.B. in Penang/Malaysia, wo Waren für Europa an Bord genommen wurden.

Erinnerung an eine heftige Sturmnacht

Im Januar 1969 näherte sich die 5-monatige Reise mit der MS Mobeka dem Ende zu. Das Schiff kehrte vom Persischen Golf zurück, nach Beladungen in einigen afrikanischen Häfen. Man umkurvte den Cap de Finisterra (westlich von Santiago de Compostela) und lief in den Golf von Biscaya ein. Der Wind steigerte sich von Stunde zu Stunde auf 7 bis 8 Beaufort (stürmischer Wind mit hohen Wellenbergen). Das „Stampfen“ (Bewegung in der Längsrichtung des Schiffes), und „Rollen“ (seitliche Bewegung) wurde

heftiger. Das Schiff schlingerte mehr und mehr. Das weiter fallende Barometer kündigte eine äußerst starke und heftige Sturmnacht an.

Präventivarbeiten müssen schnellstens auf Deck, wie auch im Maschinenraum getroffen werden. Auf dem Vordeck, wo enorme Baumstämme mit Drahtseilen befestigt waren, musste die Befestigung kontrolliert werden. Im Maschinenraum mussten Ölfässer und große Ersatzteile wie Kolben, Zylinder (Durchmesser von knapp 1 Meter) usw. vertäut werden; „Safety first“ hieß es überall.

Das Barometer fiel weiter und die Nacht brach an. Das Schiff rollte immer stärker. Plötzlich überflutete ein enormer Brecher an Steuerbord das Hinterdeck (Achterdeck) und zerriss das stählerne Netz, mit dem einige Hundert leere Gasflaschen festgehalten wurden. Diese rollten über das Deck, manche gingen über Bord. Die Windböen erreichten eine Stärke von 11-12 Beaufort, das entspricht dem Beginn eines Orkans.

In der Offiziersmesse mussten schleunigst Tische und Stühle festgezurrert werden, die Tischdecke wurde mit Wasser bespritzt, damit das Tischgeschirr besser liegen blieb. Wind und Seegang kamen direkt von vorne. 8 Stunden lang fuhr das Schiff mit gedrosselter Geschwindigkeit, d.h. das Schiff machte keine Fahrt mehr und geriet auf Kurs New York.

Gegen Mittag ließ der Sturm nach und die Kursrichtung „English Channel“

(Ärmelkanal) wurde wieder aufgenommen. In den Laderäumen musste kontrolliert werden, ob die Ladung nicht verrutscht war. Die Hauptmaschine konnte wieder auf „full ahead“ (volle Kraft voraus) in Richtung Ärmelkanal gesetzt werden. Auf Höhe von Ostende kam der Lotse an Bord und endlich war die Scheldemündung vor Vlissingen erreicht. Noch 8 Stunden Fahrt konnte die „brave Mobeka“ ihren Liegeplatz 214 nach knapp 5 Monaten Fahrt im Leopolddock wieder einnehmen.

Ein Ereignis blieb André bis heute in Erinnerung. Beim Anlegen in New York machte ein Kollege, ein Offizier aus Flandern, einen Landgang und kehrte nicht mehr zurück. Es herrschte große Aufregung. Nach einigem Suchen fand man ihn tot auf der Straße, mitten in der großen Stadt. Er war an einem Herzschlag gestorben. Das Ganze war sehr tragisch. Das Schiff ankerte 4 Tage, denn es waren viele Formalitäten zu erledigen.

Kurzweil auf dem Schiff und Andrés großes Hobby, die Malerei

An Ruhetagen arbeitete André meistens am Basteltisch und stellte Schiffsmodelle aus Holz her. Dabei hat er auch seine Leidenschaft für die Malerei entdeckt. Den Hang dazu hat er wohl seitens der Familie seiner Mutter geerbt. Ihr Onkel Nicolas Messerich, der Antiquar, Maler und Bildhauer war, beschäftigte sich viel mit Kunst. Der Junggeselle lebte in Brüssel, wo er eine Kunsthandlung betrieb.



Andrés Familie. Von links: die Töchter Marilène, Cathleen, seine Frau Monika und Tochter Geneviève.

André stellte fest: „Mein Stil war zu Beginn sehr figurativ, doch veränderte sich dieser durch mein künstlerisches Schaffen mehr zum Abstrakten. Ich beziehe mich hauptsächlich auf einfache Formen, welche eine interessante Komposition eines Bildes ausmachen. In der weiteren Gestaltung des Bildes müssen die Farben harmonisieren und dem Ganzen eine Einheit geben.“

Zahllose Ausstellungen krönen seine Laufbahn im ostbelgischen Raum, in der Wallonie und Flandern, im nahen Grenzraum, aber auch in der Ferne: Gstaad (CH), Amsterdam (NL), Koblenz (D). André wurde mit vier großen Preisen geehrt: Prix de la Peinture (1979), 1. Preis des Salon d'Art in Malmedy (1987), Prix de l'Ysère der Fondation S. Dutilleux (1991) und „Kaiser-Lothar-Preis“ (Prüm, 1993).

Privates

André lernte seine spätere Frau Monika Thomé aus Atzerath anlässlich der Taufe eines Neffen kennen. Sie ist die Tochter des im St.Vithener Land gut bekannten Lehrers Bruno Thomé (*de Bär*), der in der Oberstufe der Bischöf-

lichen Schule in St.Vith Deutschunterricht erteilt hat.

André und Monika heirateten am Tag vor Heiligabend, am 23. Dezember 1977. Es war damals sehr kalt und es lag viel Schnee. Beide waren sich einig:

Wenn Nachwuchs kommt, würde er den Seemannsberuf unterbrechen. Nach der Heirat heuerte er wieder bei der C.M.B. an. Mit einem Großschiff der *Boelwerf* wurde Eisenerz von Murmansk (im Norden Russlands) nach Nouadhibou (Mauretanien/Westafrika) befördert. Dort sah er Eisenbahnzüge von 1 km Länge, voll beladen mit Eisenerz.

Nachdem sich Ende 1978 Nachwuchs angekündigt hatte, beendete André seine Laufbahn zur See nach 12 Jahren im Dienstgrad eines 2. Mechanik-Offiziers. Er jobbte sodann als Schaffner bei der SNCB (belgische Eisenbahn) und erhielt 1980 die große Chance, als Fachlehrer am Institut Notre Dame in Malmedy, seiner ehemaligen Schule, anzutreten. Durch seine vielfältigen technischen Kenntnisse war er hierfür sehr geeignet. Er packte die Gelegenheit beim Schopfe und blieb bis zu seiner Pension 2009 dort angestellt.

André und Monika blicken heute gerne auf alles gemeinsam Erlebte zurück und freuen sich besonders, wenn ihre 3 Töchter und deren Familien mit 7 Enkelkindern sie im schönen Ameltal, im „Forellendorf“ Ligneuville, besuchen.



Eiffelland (1992).