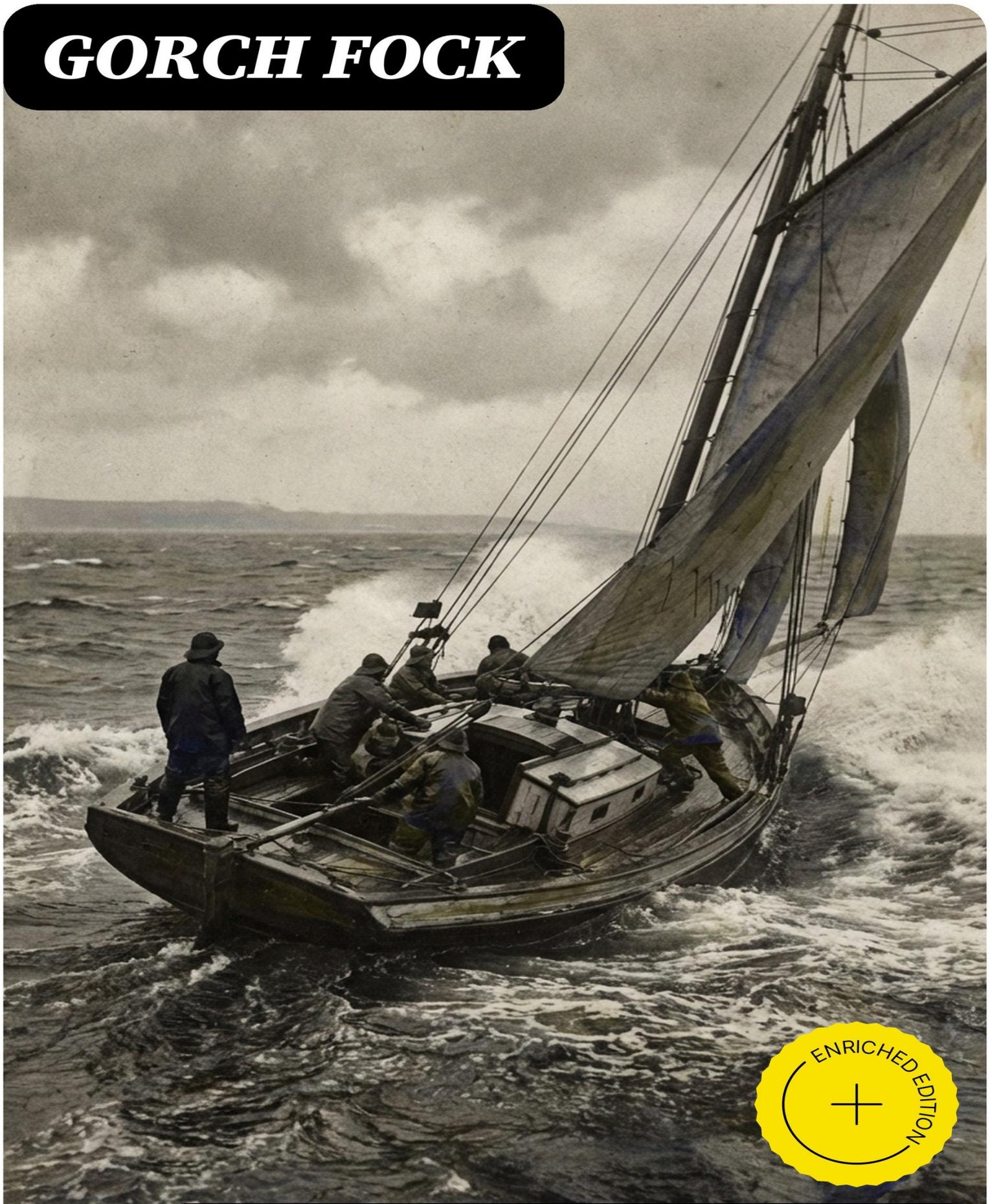


GORCH FOCK



SEEFAHRT IST NOT!

Gorch Fock

Seefahrt ist not!

Bereicherte Ausgabe.

Einführung, Studien und Kommentare von Richard Rupp

EAN 8596547078074

Bearbeitet und veröffentlicht von DigiCat, 2022



Inhaltsverzeichnis

[Einführung](#)

[Synopsis](#)

[Historischer Kontext](#)

[Seefahrt ist not!](#)

[Analyse](#)

[Reflexion](#)

[Unvergessliche Zitate](#)

[Notizen](#)

Einführung

[Inhaltsverzeichnis](#)

Zwischen der unerbittlichen Notwendigkeit, den Lebensunterhalt auf See zu verdienen, und der allgegenwärtigen Gefahr, von derselben See verschlungen zu werden, spannt sich die existenzielle Spannung dieses Romans, in dem Mut und Demut, Handwerk und Instinkt, Gemeinschaftssinn und Einsamkeit zugleich gefordert sind, während Männer in kleinen Schiffen hinausfahren, um dem unberechenbaren Meer Nahrung und Sinn abzutrotzen, und an Land die Zurückbleibenden lernen, mit Warten, Sorge und der fragilen Gewissheit eines nächsten Wiedersehens zu leben, sodass jede Ausfahrt zum Prüfstein für Körper, Gewissen und Zusammenhalt wird und die Grenze zwischen Alltag und Ausnahmesituation fortwährend neu gezogen erscheint.

Seefahrt ist not! ist ein maritimer Heimat- und Gesellschaftsroman von Gorch Fock, dem Pseudonym des Hamburger Schriftstellers Johann Kinau, und erschien 1913, also unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg. Das Werk spielt im norddeutschen Fischereimilieu um Finkenwerder und auf der Nordsee und zeichnet mit realistischer Genauigkeit die Arbeits- und Lebenswelt der Küstenbewohner nach. Es gehört zur deutschen Seefahrtsliteratur und verbindet anschauliche Milieuschilderung mit einer konzentrierten Figurenbeobachtung. Der historische Kontext einer sich modernisierenden, zugleich von traditionellen Bindungen geprägten Küstenregion gibt der Erzählung ihren sozialen

Resonanzraum, ohne den Blick auf das Konkrete der täglichen Arbeit zu verlieren.

Zu Beginn führt der Roman in eine dichte Alltagswelt aus Werkbänken, Netzen, Rüsten und Abschieden: Boote werden ausgerüstet, Routen geplant, Wetterzeichen gelesen, und an Land ordnet sich das Leben nach der Taktung der Tide. Die Erzählstimme bleibt den Menschen und ihren Handgriffen nah, ohne zu verklären; die Sprache ist bildhaft, fachkundig und durch norddeutsche Färbungen getragen, die Authentizität schaffen, ohne die Verständlichkeit zu mindern. Der Ton ist ernst und respektvoll, mit leisen lyrischen Hebungen, die sich aus der Beobachtung speisen. Das Leseerlebnis oszilliert zwischen sachlicher Präzision und stiller Spannung, die aus Vorahnung und Verantwortungsbewusstsein entsteht.

Im Zentrum steht die Arbeit als Maß des Lebens: Seemannschaft ist Können und Haltung, nicht Pose. Der Roman zeigt, wie Geschick, Erfahrung und Teamgeist über Erfolg und Sicherheit entscheiden, und wie sehr gegenseitiges Vertrauen auf engem Raum zur Überlebensfrage wird. Damit verbindet sich ein Generationenthema: Ältere vermitteln Wissen und Regeln, Jüngere suchen Bewährung und Anerkennung, Familien tragen Entscheidungen mit. Die Spannung zwischen persönlichem Wunsch und gemeinschaftlicher Verpflichtung wird dabei nie pathetisch ausgestellt, sondern erwächst aus konkreten Situationen, in denen Vorsicht, Mut und Selbstbegrenzung gegeneinander abgewogen werden müssen, weil Fehler auf See selten folgenlos bleiben.

Die Natur erscheint als widersprüchlicher Gegenüber: majestatisch, nährend und zugleich unberechenbar. Das Meer stiftet Orientierung und stellt sie in Frage, zwingt zu Demut und prägt einen nüchternen Blick auf Zufall, Können und Schuld. Der Roman entfaltet daraus eine Ethik der Verantwortung, die nicht in großen Reden, sondern in klugen Entscheidungen im Kleinen liegt: Kurs halten, rechtzeitig umkehren, der Erfahrung vertrauen, ohne blind zu werden. Auch die Sprache trägt dazu bei: Seemannswörter, Redensarten und norddeutsche Klangfarben verankern die Figuren in ihrer Welt und zeigen, wie stark Zugehörigkeit über geteilte Begriffe, Rituale und Geschichten entsteht.

Ebenso eindrücklich zeichnet das Buch das Gefüge an Land: Häuser, Werkstätten und Nachbarschaften, die die Abwesenheit der Männer organisieren, Nachrichten teilen, Verluste tragen und Erfolge feiern. Ökonomischer Druck, saisonale Unsicherheiten und die Gefahr, die über jeder Ausfahrt liegt, bestimmen den Takt des Gemeinschaftslebens. Dabei bleibt der Blick differenziert: Stolz und Härte, Fürsorge und Konflikt stehen nebeneinander. Der Roman interessiert sich für die leisen Mechanismen von Solidarität und Ausgrenzung, für die Macht der Gewohnheit und die Notwendigkeit, sie zu hinterfragen. So entsteht ein Panorama, das individuelle Schicksale in ihre sozialen Bedingungen zurückbindet.

Für heutige Leserinnen und Leser bleibt Seefahrt ist not! relevant, weil es grundlegende Fragen nach Arbeit, Risiko und Zusammenhalt stellt und sie in eine sinnlich erfahrbare Welt übersetzt. Der Roman erinnert daran, dass Versorgung und Wohlstand oft auf unsichtbarer, gefährlicher Arbeit

beruhen, und lädt dazu ein, Respekt, Maß und Verantwortung neu zu bedenken. Zugleich bewahrt er regionale Sprach- und Erinnerungskultur, ohne folkloristisch zu werden, und zeigt, wie Gemeinschaften Resilienz aus geteilten Regeln und Geschichten schöpfen. Wer sich für maritime Geschichte, soziale Realismen und präzise erzählte Menschlichkeit interessiert, findet hier ein Werk von anhaltender Kraft.

Synopsis

[Inhaltsverzeichnis](#)

Das Buch eröffnet in einem norddeutschen Fischerdorf, dessen Alltag vom Rhythmus der Tide, den Jahreszeiten und der harten Arbeit auf See geprägt ist. Netzpflege, Auslaufen der Kutter, Verkauf des Fangs und das Warten der Zurückgebliebenen strukturieren das Leben. Von Beginn an wird deutlich, dass die Seefahrt nicht nur Broterwerb, sondern gemeinschaftsstiftende Pflicht ist. Der Autor zeichnet die Umgebung mit sachlicher Genauigkeit: nüchterne Landschaft, wache Blicke für Handgriffe, sparsame Gesten. In diesem Umfeld wächst eine Generation junger Männer heran, die zwischen Furcht und Anziehung zum Meer steht. Die leitenden Fragen sind: Was schuldet der Einzelne der Gemeinschaft, und wie viel Risiko ist vertretbar?

Im Mittelpunkt steht ein junger Fischer, den wir von den ersten Fahrten als Decksman bis zur Rolle eines verlässlichen Maaten begleiten. Unter Anleitung erfahrener Schiffer lernt er Navigation, Wetterlesen und die stille Disziplin, die an Bord gilt. Die ersten Ausfahrten zeigen die Ambivalenz des Berufs: Kameradschaft und strenge Hierarchien, Hoffnung auf reichen Fang und die stete Möglichkeit des Missgeschicks. Zugleich zeichnet sich eine Rivalität zwischen Besatzungen ab, genährt von Ehrgeiz und dem Wettlauf um die besten Fanggründe. Der Lernprozess ist körperlich und moralisch: Standhalten, klug abwägen,

und im rechten Augenblick handeln, ohne die Übersicht zu verlieren.

An Land setzt der Roman die maritimen Szenen in Beziehung zu familiären Bindungen, wirtschaftlichem Druck und sozialen Erwartungen. Der Fang entscheidet über Schulden, Investitionen und Auskommen; Handel und Auktionen bestimmen den Ton in der Dorfgemeinschaft. Sorge und Stolz der Angehörigen sind allgegenwärtig, ebenso die stillen Rituale des Abschieds und Wiedersehens. Eine zarte Bindung stellt den Helden vor die Frage, ob ein gesichertes Leben an Land möglich wäre. Ein Zwischenfall abseits der See – ein Streit, der die dünne Haut der Ehre berührt – verschärft bestehende Spannungen. Daraus erwächst eine innere Verpflichtung, die spätere Entscheidungen auf See beeinflusst.

Auf mehreren Fahrten geraten Schiffe der Gemeinschaft in schweres Wetter, Nebel und Dunkelheit, die jede Routine zunichthemachen. In einer entscheidenden Nacht verdichtet sich die Lage: beschädigtes Material, erschöpfte Männer, unklare Positionen. Die Erzählung fokussiert den Augenblick, in dem Mut mit Umsicht zu vereinbaren ist. Ein Hilferuf aus der Nähe stellt das ethische Zentrum des Romans heraus: Gefahr für sich selbst abwägen gegen die Pflicht zur Hilfe. Ohne die Auflösung vorwegzunehmen, markiert diese Episode einen Wendepunkt: Anerkennung wird nicht an Erfolg allein, sondern an Verantwortlichkeit gemessen. Naturgewalt und menschliche Maßstäbe geraten in ein heikles Gleichgewicht.

Die Folgen dieser Bewährungsprobe reichen über das Einzelereignis hinaus. Reparaturen, Verluste und zögerliche

Neuanschaffungen eröffnen Debatten über Vorsorge, Methoden und das rechte Maß an Modernisierung. Ältere und jüngere Stimmen prallen aufeinander: Erfahrungen aus Stürmen gegen den Drang, schneller, weiter und besser ausgerüstet zu sein. Der Protagonist gerät in die Rolle eines Vermittlers. Er erkennt, dass Können an Deck ohne Urteilskraft wenig gilt und dass Führung bedeutet, auch Unbequemes zu vertreten. Diese Einsicht schärft seinen Blick für die Grenzen des Machbaren und die Notwendigkeit gemeinsamer Regeln, die nicht nur dem Gewinn, sondern dem Leben dienen.

Der private Konflikt tritt erneut hervor: Bindungen an Land werben mit Verlässlichkeit, während die See mit Freiheit, Ruf und Gemeinschaft lockt. Ein verlockendes Angebot abseits der Fischerei konkurriert mit der Aussicht, auf dem Wasser mehr Verantwortung zu übernehmen. Eine weitere Ausfahrt bündelt die offenen Linien der Handlung: schwierige Bedingungen, knappe Entscheidungen, alte Rivalitäten, die in der Enge eines Decks neue Brisanz gewinnen. Ohne vorzugreifen, lässt die Erzählung erkennen, dass sich der innere Kurs des Helden festigt. Entscheidend ist weniger ein äußerer Triumph als die Fähigkeit, das Richtige zu tun, wenn niemand einen sicheren Ausgang versprechen kann.

Am Ende steht keine Glorifizierung der Gefahr, sondern eine nüchterne, respektvolle Anerkennung der Seefahrt als notwendigem Lebensmittelpunkt einer ganzen Gemeinschaft. Gorch Fock verbindet genaue Milieubeobachtung mit einem Ethos der Solidarität, Sachkunde und Bescheidenheit vor den Elementen. Der

Roman entfaltet seine Wirkung durch Arbeitsvorgänge, kleine Gesten und gemeinsame Entscheidungen, aus denen sich Würde und Zusammenhalt ergeben. So bleibt die Erzählung über ihre Zeit hinaus verständlich: Sie zeigt, warum eine Kultur des Miteinanders auf dem Meer lebenswichtig ist, und weshalb die Frage nach Pflicht, Mut und Maß nichts von ihrer Dringlichkeit verloren hat.

Historischer Kontext

[Inhaltsverzeichnis](#)

Seefahrt ist not! entstand im späten Deutschen Kaiserreich und wurzelt im maritimen Milieu des Hamburger Elb- und Nordsee-Raums, besonders der Insel- und Marschgemeinden wie Finkenwerder. Geprägt wurde diese Welt von Hafenverwaltung und Reedereien der Hansestadt, von Werften wie Blohm & Voss sowie von staatlichen und zivilen Institutionen der Seefahrt. Dazu zählten die in Hamburg ansässige Deutsche Seewarte mit ihren Wetterkarten und Sturmwarnungen sowie die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die an Nord- und Ostseeküste Rettungsstationen unterhielt. Über allem stand die maritime Sichtbarkeit des Kaiserreichs, dessen Marine, Häfen und Handelsflotten das Alltagsbewusstsein an der Küste prägten.

Der Roman spiegelt eine Fischerei im Umbruch: Auf der Deutschen Bucht und der Doggerbank arbeiteten noch zahlreiche Segelfahrzeuge - Ewer, Kutter und Smacks -, während zugleich dampfgetriebene Trawler von Bremerhaven, Cuxhaven und Geestemünde aus expandierten. Finkenwerder und Altona waren angestammte Zentren des Hamburgischen Fischereiwesens; der Altonaer Fischmarkt band den Fang rasch an die wachsenden Großstädte. Arbeitsalltag und Risiko bestimmten das Leben: Untiefen, Grundseen, wechselhafte Nordsee-Wetterlagen, Kollisionsgefahr und begrenzte medizinische Hilfe. Navigationshilfen, Logbücher und Lotsenwesen existierten,

doch kleine Fahrzeuge verfügten über wenig Schutz. Diese reale Arbeitswelt liefert den harten, zugleich fachkundigen Hintergrund des erzählten Geschehens.

Die soziale Basis der dargestellten Küstengesellschaft bestand aus eng verflochtenen Familien, deren Einkommen, Ernährungsweise und saisonaler Kalender von Fangzeiten, Gezeiten und Märkten abhingen. Protestantische Kirchengemeinden, Seemannshäuser und Seemannsmissionen gaben Fürsorge und moralischen Rahmen. Der Aufschwung der Kaiserzeit brachte neue Absatzchancen, aber auch volatilere Preise und Konkurrenz. In die Ära fielen die Sozialreformen des Reiches, die Unfallschutz und Krankenversicherung ausweiteten; viele Kleinfischer blieben jedoch wirtschaftlich verwundbar. Ausbildung erfolgte traditionell an Bord, über Lehrjahre, Rangordnungen und handwerkliche Seemannschaft. Plattdeutsche Redeweisen und Küstenbräuche fungierten als Identitätsanker, die sich gegenüber Urbanisierung und modischen Lebensformen behaupten mussten.

Literarisch steht das Buch im Umfeld einer realistischen Heimat- und Regionaldichtung, die um 1900 verbreitet war und Alltagsarbeit, Landschaft und Brauchtum ernst nahm. Im norddeutschen Raum knüpfte diese Tendenz an ältere niederdeutsche Literatur an; Gorch Fock selbst schrieb vielfach mit plattdeutschem Kolorit und suchte Authentizität über Fachsprache und Milieunähe. Zeitgenössische Leserschaften waren für maritime Themen empfänglich, getragen von der Sichtbarkeit der Seefahrt im Kaiserreich und einer expandierenden Presse. Die Darstellung harter Arbeit auf See, familiärer Bindungen und sittlicher

Erwartungen folgt einer dokumentarischen, teilweise erzieherischen Haltung, die Leistung, Disziplin und Verantwortungsgefühl als soziale Tugenden betont.

Der weitere Kontext der Vorkriegsjahre war von Modernisierung und Konkurrenz geprägt: Das Flottenrüsten des Kaiserreichs unter Tirpitz verlieh maritimen Fragen öffentliche Resonanz, während Hafenbauten, Schleusen und Kanäle die Infrastruktur ausweiteten. Mit dem Helgoland-Sansibar-Vertrag von 1890 war die strategisch wichtige Insel Helgoland unter deutsche Kontrolle gekommen und diente auch als nautischer Bezugspunkt in der Deutschen Bucht. Gleichzeitig professionalisierten sich Fischwirtschaft und Logistik: Kühlketten, Eisenbahnen und Auktionen beschleunigten den Warenfluss in die Städte. Diese Dynamik erzeugte Spannungen zwischen überlieferten Arbeitsweisen und technischer Rationalisierung, die in der Wirklichkeit der Fischerei ebenso spürbar waren wie in ihrer literarischen Darstellung.

Seefahrt ist not! erschien kurz vor dem Ersten Weltkrieg und verdichtet Erfahrungen der elbnahen Fischergemeinden zu einer exemplarischen Geschichte von Arbeit, Gefahr und Bewährung. Die Erzählung stützt sich auf genaue Kenntnis von Manövern, Bordhierarchien und Fangpraxis, einschließlich der Abhängigkeit von Wetterbeobachtung und improvisierter Pannenhilfe. Sie zeigt, wie die Küstengesellschaft Wissen, Mut und Verantwortung von der älteren auf die jüngere Generation überträgt. Einzelne dramatische Verluste und Rückschläge - hier nur angedeutet - sind nicht Selbstzweck, sondern verdeutlichen die realen Risiken damaliger Fischerei. So wird der Roman zu

einem zeitgenössischen Spiegel der Berufs- und Lebenswelt an der Nordsee.

Das Werk wurde bald zu Gorch Focks bekanntestem Buch und prägte nachhaltig das Bild der norddeutschen Fischer im deutschsprachigen Raum. Seine Mischung aus Seemannsfachlichkeit, emotionaler Bindung an Heimat und nüchterner Risikoerfahrung fand ein großes Publikum in Schulen, Vereinen und Lesekreisen der Vorkriegs- und Zwischenkriegszeit. Der Autor selbst fiel 1916 in der Skagerrakschlacht; sein früher Tod verstärkte die Wahrnehmung von Authentizität und Opferbereitschaft. Spätere Generationen erinnerten ihn in Gedenkausgaben und Benennungen, wobei die maritime Erziehungs- und Vorbildfunktion des Buches häufig betont wurde, ohne dass seine realistische Sozialschilderung in den Hintergrund trat.

Im Rückblick fungiert *Seefahrt ist not!* als Kommentar zur Epoche des späten Kaiserreichs: Es hält das Spannungsfeld zwischen technischer Beschleunigung und beharrlicher Handwerkstradition fest und verknüpft wirtschaftliche Notwendigkeit mit normativen Leitbildern von Pflicht, Kameradschaft und Verantwortlichkeit. Das Buch dokumentiert damit eine Arbeitskultur, die sich den Risiken der Natur ebenso stellte wie den Zumutungen eines sich modernisierenden Marktes. Zugleich wurde sein Ethos später erinnerungspolitisch aufgegriffen – sichtbar etwa darin, dass Schulschiffe der deutschen Marine seit 1933 und erneut seit 1958 den Namen Gorch Fock tragen. Der Roman bleibt jedoch primär Zeugnis einer konkreten, vorindustriell geprägten Küstenarbeit.

SEEFAHRT IST NOT!

Hauptinhaltsverzeichnis

Erster Stremel.
Zweiter Stremel.
Dritter Stremel.
Vierter Stremel.
Fünfter Stremel.
Sechster Stremel.
Siebenter Stremel.
Achter Stremel.
Neunter Stremel.
Zehnter Stremel.
Elfster Stremel.
Zwölfter Stremel.
Dreizehnter Stremel.
Vierzehnter Stremel.
Fünfzehnter Stremel.
Letzter Stremel.

Erster Stremel.

[Inhaltsverzeichnis](#)

„Insonderheit aber bitten wir dich für die, die auf dem Wasser ihre Nahrung suchen. Segne, segne die Fischerei auf der See und im Fluß, behüte Mann und Schiff in allen Gefahren!“

Pastor Bodemann beugte den grauen Kopf tiefer als zuvor. Da hatte er laut und warm für seinen alten Kaiser gebetet, laut und warm, wie es ihm von Herzen kam, nicht leise und kalt, wie sein Vorgänger, ein zäher Welfe[2], der nur der kirchlichen Vorschrift nachgekommen war: „Laß deine Gnade groß werden über deinen Knecht Wilhelm, unsern Kaiser und Herrn, und über das ganze kaiserliche Haus.“

Die gefurchte Stirn berührte fast das schwarze Tuch, mit dem die Kanzel vom Sonntag Reminiszere[3] bis zum stillen Freitag bedeckt war. Es schien, als wenn die Stimme ihm versagte und er aufhören müßte. Und er hielt überwältigt inne und ließ die große Stille kommen.

Totenstill wurde es in der Kirche auf Finkenwärder[1] [1q]. Regungslos saß die Gemeinde. In die Augen kam eine Dunkelheit wie von aufsteigenden Tränen.

Und die See nahm das Wort, die Nordsee, die Mordsee[2q] — mit ihren jagenden, zerrissenen Wolken, mit ihrem pfeifenden, brausenden Sturm, mit ihren haushohen, schäumenden, brüllenden Seen, mit Brand und Wetterleuchten, mit Dünung und Gewitter, — mit geborstenen Segeln, gebrochenen Masten, blakenden

Notfackeln, verlorenen Wracken und hilferufenden Fahrensleuten.

Und es war niemand da, der nicht ihre Stimme vernommen hätte[3q].

Die hellhaarigen Jungen auf den Bänken neben dem Altar, die als große Schleefen zu den gegenüberliegenden Konfirmandinnen hinübergelacht und ihnen zugenickt hatten, verjagten sich, legten beschämt die Hände zusammen und sahen vor sich hin, weil ihnen in der heiligen Stille die Väter und Brüder in den Sinn kamen, die draußen waren, und weil sie daran dachten, daß sie nach Ostern selbst in die Fischerei hineinkamen.

Auch bei den rotbäckigen Mädchen wurde es still. Alle falteten rasch die Hände, und manches Kinderherz bebte — vergessen war, daß sie abends am Deich einzuhüten hatten und daß die Jungen dort vor den Fenstern trommelten und pfiffen, bis sie hineingelassen wurden und Blindekuh oder Sechsundsechzig mitspielen durften.

Gesine Külper, die schönste Deern der Hamburger Seite des Eilandes, um die die Junggäste einander Sonntag abends auf Musik bannig in die Wanten stiegen, weil keiner sie dem andern gönnte und jeder sie nach Hause bringen wollte, senkte die Wimpern und neigte den stolzen Kopf, nicht allein, weil sie wußte, daß es ihr gut stand, sondern auch um die Seefischerei, um alle Freundschaft, Bekanntschaft und Verwandtschaft, die unter Segeln war.

Auch Hein Loop betete mit, der Rotbart vom Auedieck, den sie den Seeteufel nannten, wenn er nicht dabei war, Hein Loop, einer der Verwegenen, der Verwogenen, wie sie an der Wasserkante sagen, einer von denen, die nicht reffen

und nicht beidrehen mögen, die mit allen Lappen segeln und mit jedem Winde fischen, denen es ergeht wie dem jungen Lord von Edenhall:

sie schlürfen gern in vollem Zug,
sie läuten gern mit lautem Schall,

die mit dem Glück von Edenhall anstoßen und es wohl auch einmal versuchen. Die See schmecke ihm erst dann, wenn sie gar sei, und gar sei sie nach seiner Meinung erst, wenn sie *koche*, hat Hein Loop einmal gesagt, und jeder, der ihn kannte, glaubte es ihm. Aber nun betete er, denn er wollte den andern Tag mit seinem Kutter nach See, up de Schullen dol, und konnte mooi Wind und mooi Fang gebrauchen.

Auch Jan Greun, Simon Fock und Hinnik Six, seine Macker, die nicht weit hinter ihm saßen, ließen das Kirchenwort in die unerschrockenen Seemannsherzen hinein, wenn sie in Gedanken auch ein kräftiges Sprüchlein achteran hingen, das bei Jan hieß: Herr Pastur, de verdreihnten Dänen ne vergeten! Bei Simon lautete es: Amen, Herr Pastur: ober dat Is mütt irst innen Dutt, ans kann ik ne rut! Und bei Hinnik besagte es: De Büt, Herr Pastur, de Büt, de Büt, de hürt dor ok mit to!

Von den mittleren Bänken kam ein Weinen und Schluchzen. Dort saßen die Seefischerwitwen, in ihren schwarzen Kleidern und mit den dunkeln Kopftüchern wie morgenländische Klageweiber anzusehen. Der letzte Jahrgang hatte die Stirnen auf der harten Holzlehne liegen, als sei kein Leben mehr in ihm: so wollten es die Sitte und der Schmerz. Zuhinterst saß die greise Geeschen Witten,

tiefe Runen im Gesicht, das einer Landkarte ähnlicher sah, als einem Menschenantlitz. Sie konnte nur noch für Tote beten, denn alles Leben hatte sie der See gegeben: ihren Vater, der dreiundvierzig vor der holländischen Küste über Bord gekommen war, ihren Mann, der in den sechziger Jahren während der Äquinoktien untergegangen war, ihren Bruder, den sich die See fünf Jahre später bei Amrum geholt hatte, ihre beiden Söhne, die vor neun Jahren mit ihrem neuen Ewer [4] verschollen waren. Sie wohnte ganz allein in ihrem großen, leeren Dachhaus, zwischen Netzen und Segeln, die die Gebliebenen zurückgelassen hatten, und wunderte sich, daß sie immer noch lebte und daß auf ihrem Kirchenplatz nicht schon lange eine andere saß.

Einer aber war da, der hatte den Kopf nicht gesenkt und die Augen nicht zugemacht: Thees to Baben, der Segelmacher und Spökenkieker, der Blut stillen, Krankheiten besprechen, Hexen bannen und Schweine zum Fressen bringen konnte und die Gabe des Vorsehens und Vorhörens besaß. Er beobachtete den Pastor scharf, und als Bodemann die Augen schloß, machte Thees seine weit auf und starrte durch das verbleite Fenster, bis er ihn kommen sah, den langen, heimlichen Zug, der vom Deich stieg und über die Äcker, Gräben und Wischen wallte, ohne eines Weges oder Steges zu bedürfen, der durch die von selbst sperrweit aufgehenden Türen drängte und die Kirche füllte. Lautlos und gespenstisch besetzte er alle leeren Plätze und alle Gänge. Kopf an Kopf standen sie, die gekommen waren, die gebliebenen Fahrensleute, die alten und die jungen, die Schiffer und die Knechte. Mit weitgeöffneten, wasserleeren Augen sah der Segelmacher sie an. Wie sie über Bord

gespült waren, standen und gingen sie, das Wasser leckte ihnen von den Südwestern, glänzte auf den Ölröcken und quoll aus den Seestiefeln. Der Spökenkieker sah sie und lugte, ob sie einen unter sich hatten, dessen Untergang am Deich noch nicht bekannt geworden war. Dabei blieb er ruhig, denn er war an Spuk gewöhnt: nur, wenn einer der Toten ihn ansah, schüttelte er den Kopf, als wenn er sagen wollte: an den Segeln hat es nicht gelegen, daß ihr geblieben seid: die Segel waren gut! Wobei er allerdings voraussetzte, daß er sie auch wirklich gemacht hatte.

Endlich — ein erlösendes Husten unten im Schiff, ein befreiendes Scharren oben auf dem Chor, ein dreistes Sperlingsgeschrei draußin in den Erlen und Eschen. Da vergingen Gespenster und Gedanken, die Sonnenstrahlen fingen wieder an zu spielen und Alt-Bodemann bekam seine Sprache zurück. Und als er dann bei seinem Herrgott um den Hausstand anhielt und alle, die dazugehörten, um gottesfürchtige Eheleute, Eltern und Herren, gehorsame Kinder und frommes und getreues Gesinde, da war die große Stille vorüber: die Konfirmanden machten wieder ihre verstohlenen Zeichen, die Mädchen kicherten und stießen einander im geheimen an, Gesine Külper dachte an den ersten Schnellwalzer, Thees Segelmacher stützte die Ellbogen auf die Brüstung und hörte so nipp zu, als wenn er noch Pastor werden wollte, und die Fahrensleute rollten die Prüntjer geruhig wieder hinter die Kusen.

Klaus Mewes, der junge Seefischer, der in der Nähe der Orgel auf dem Chor saß, war von der Erinnerung an seinen Vater freigekommen, die ihn jäh befallen hatte, und konnte sich wieder seines guten Platzes freuen. Denn er hatte sich

so zu Anker gehen lassen, daß er nicht allein recht in der Sonne saß, sondern auch aus dem Fenster sehen konnte. Hinter den Wischen und Gräben sah er den hohen Deich aufragen und über den Stroh- und Pfannendächern der Häuser gewahrte er die Masten der Fischerfahrzeuge, die auf den Schallen und am Bollwerk lagen, und die Rauchwolken der Dampfer, die im Fahrwasser, hart am holsteinischen Elbufer, auf und ab fuhren: Dinge, die ihm Hirn und Herz mit Mut und Freude füllten!

Wenn er dieses Mal gleichwohl nicht sonderlich darauf achtete, so konnte nur sein Junge schuld daran sein, der unter seinen Augen unermüdlich neben der Kirche im Gras auf und ab ging. Er freute sich wie ein Stint, daß er ihn nicht mit hereingenommen hatte, wie es eigentlich seine Absicht gewesen war, als der Junge ihm mit dem Hund nachgekommen war und gesagt hatte, sie wollten das Gesangbuch tragen und ihn bis an die Kirchentür bringen. Denn hätte der Vogel Bunt so lange ruhig gesessen und geschwiegen? Sicherlich nicht — er wäre bald aufgestanden und umhergelaufen und hätte geguckt und gezeigt und gefragt und getan: beim stillen Eingangsgebet in der Fensternische hätte er gefragt, wie jener Bauerjunge vom Osterende getan hatte, als er seinen Vater in den Hut gucken sah: Du Vadder, lot mi ok mol innen Hot kieken! Den Klingelbeutel hätte er in den Händen gewogen und ausgerufen: Junge, Junge, Vadder: dor is ober plenni Monne in! Und Geeschen Witten hätte er laut gefragt: Diern, Geeschen, wat schreest du? Hest du dien Ontjen woll nix to freten geben? Wenn er aber zur Ruhe ermahnt worden wäre, hätte er geantwortet: ick bün vörn Pastur ne bang, Vadder!

— oder eingewendet: de lebe Gott is ne bi Hus, Vadder, de kann mi nix seggen!

Es war weder vorwärts noch rückwärts aufzuzählen, was er alles angerichtet hätte, und es war besser, daß er draußen seine Wache abreißen mußte.

Der Seefischer lachte in sich hinein.

Als sie vor der Kirche angelangt waren, hatte Jochen Rolf sich zu ihnen gesellt und schalkhaft-ernst gemeint: wenn der Junge mit hinein wolle, müßten ihm wohl erst die Taschen durchsucht werden, damit er keine Steine bei sich behalte und sie dem Küster an den Kopf werfe. Solle er aber draußen bleiben, dann wäre nur zu wünschen, daß der Pastor es kurz und knapp mache, damit der Junge nicht die Geduld verliere und alles in Brand stecke. Worauf der Vogel Bunt die Kirche von oben bis unten angeguckt und dann ernsthaft erwidert hatte, die brenne ja gar nicht, weil sie ganz aus Stein gemacht sei. — Da war dem Seefischer ein köstlicher Einfall gekommen, er hatte den Jungen bei der Hand genommen und neben die Kirche gelotst, ihm dort einen Apfelbaum und einen Birnbaum gezeigt und ihm gesagt, der eine sei der Großmast und der andere der Besansmast und zwischen ihnen sei der Fischerewer und rechter Hand sei Steuerbord und linker Hand sei Backbord. Dat brukst mi ne to vertillen, hatte der Junge geeifert, dat weet ik jo all lang! Na, dann solle er aufpassen, war des Seefischers Entgegnung gewesen, er wolle einmal ausfindig machen, ob der Junge schon etwas könne, ob er schon zu etwas zu brauchen sei: darum solle er auf dem Ewer zwischen den Bäumen eine Wache nehmen, wie auf See in der Schollenzeit, zwei Stunden hindurch. Der Kompaß läge

Nordwest an: er solle darauf achten, daß er nicht aus dem Kurs komme, solle aufpassen, daß die Segel immer voll Wind seien und nicht klapperten, und guten Ausguck halten, damit er keine Haverei mit andern Fischerewern habe. Der Junge hatte wie ein Großer genickt und war von Herzen damit einverstanden gewesen, er hatte sogleich das Deck mit großen Schritten ausgemessen, hatte Großmast und Besan mit den wirklichen Masten verglichen und den Kopf in den Nacken geworfen und die Äste auf ihre Eignung zu Giekbaum und Gaffel geprüft.

„Van Burd dött ik ober doch ne gohn, ne, Vadder?“ hatte er noch gefragt.

„Och du Dösbattel,“ war des Seefischers Erwiderung gewesen, „kannst du ok van Burd gohn? Büst doch up See, is doch all Woter üm di rüm.“

„Is ok jo wohr! Wat is Seemann denn?“

„Seemann?“ Klaus Mewes hatte den struppigen Hund ergriffen und an den Birnbaum gesetzt. „Sitten blieben, Seemann! Dat is dat witte Nachthus, Störtebeker[5], un sien Nüff, dat is de Kumpaß.“ Nun wisse er wohl alles: er brauche nicht immer am Ruder zu stehen und das Helmholz festzuhalten, sondern könne geruhig auf Deck hin und her gehen, wie die Fischerleute es täten, hatte der Seefischer geschlossen und war in die Kirche getreten, während der Junge unter dem Geläut der Glocken und dem Gebraus der Orgel an seine erste Schiffswache gegangen war.

Jetzt war Bodemann schon mitten in der Predigt, und der Junge ging immer noch ernst und wachsam zwischen Apfel- und Birnbaum auf und nieder, als ob er wirklich an Bord sei, denn er wollte beweisen, daß er schon groß genug wäre und

allein die Wache gehen könne. Er wollte zeigen, daß er schon mit der See klar kommen könne, damit sein Vater ihn im Sommer mit auf den Ewer nahm, wie er ihm versprochen hatte. Wie nach Segeln blickte er nach den Zweigen hinauf. Einen Buchfink, der im Wipfel des Apfelbaumes saß, ließ er sich als Flögel gefallen. Er hatte die Hände nach Fischerart tief in die Hosentaschen gesteckt und pfiff gefühlvoll vor sich hin, spuckte auch einmal großartig in die See hinein, als wenn er bange sei, daß er kein Wasser genug habe und aufs Trockne komme.

Es schien stürmisch zu sein, denn alle Augenblicke wehte ihm das weiße Nachthaus über Bord, sei es, weil eine Ratte über den Graben schwamm oder weil sich eine Katze auf der Wurt des nahen Bauernhofes sonnte. Junge, was war das für ein Stück Arbeit! Was sollte der Wachhabende tun? Nachlaufen konnte er nicht, denn ringsherum war Wasser, das keine Balken hatte: er verlegte sich deshalb auf Rufen und Pfeifen, und wenn das nicht half, dachte er schließlich: och wat, nu jump ik eenfach ober Burd: ik kann jo swümmen — und lief nach der Wurt oder nach dem Graben, ergriff sein Nachthaus und schleppete es zurück, wobei er pustete, als wenn er wirklich im Wasser sei, stellte es wieder an den Birnbaum und sagte: „Du müß sitten blieben, Seemann, ans hebb ik keen Kumpaß!“ Dann guckte er verstohlen nach den Kirchenfenstern hinauf, denn er war sich nicht ganz sicher, ob er über Bord springen durfte.

Klaus Mewes sah es wohl und högte sich über ihn, während ihm das Blut, das die Sonnenstrahlen geweckt hatten, heftig und stark in den Schläfen klopfte. Das war sein Junge, der kleine Mann mit den hellen Haaren, den

Ausgehviertel, das schon im 19. Jahrhundert für Seefahrerunterhaltung und Varietéangebote berühmt war.

19 Der Nienstedter Fall bezeichnet hier eine Sandbank oder Fahrrinnenstelle in der Elbmündung bei Nienstedt; solche »Fälle« tauchen bei Niedrigwasser als Sandrücken aus dem Wasser und wurden lokal zur Sandgewinnung genutzt.

20 »Amerikadampfer« ist ein zeitgenössischer deutscher Begriff für transatlantische Dampfschiffe oder Passagier-/Frachtdampfer nach Amerika, wie sie im 19. und frühen 20. Jahrhundert häufig verkehrten.

21 Der Klüver (auch Klüversegel) ist ein dreieckiges Vorsegel (Vorsegel am Bugsriet) und dient dazu, das Vorankommen und die Wendefähigkeit eines Segelschiffs zu verbessern.

22 »Adam und Eva« sind hier volkstümliche Eigennamen für besonders große Elbmuscheln (Muscheln) an Sand- und Prielkanten; solche Spitznamen für auffällige Naturstücke sind in Küstengemeinden verbreitet.

23 Das Schulauer Feuerschiff bezeichnet ein stationäres Leuchtschiff in der Fahrwasserzone vor Schulau (bei Wedel/Elbe), das als schwimmende Leuchtfeuer Gefahren und Fahrrinnen markierte; Feuerschiffe waren vom 19. bis ins 20. Jahrhundert gebräuchlich.

24 »navigare necesse est« ist eine lateinische Sentenz, wörtlich ‚zu segeln ist notwendig‘; sie wird seit der Antike als Ausdruck der Pflicht oder Notwendigkeit der Seefahrt zitiert (die Ursprünge reichen in die römische Zeit).

25 Ein Feuerschiff (Lightship) ist ein auf See verankertes Schiff mit Leuchtzeichen, das an Stellen ohne festen

Leuchtturm als schwimmendes Leitfeuer und Tonnenersatz diente.

26 Die Kugelbake ist das hölzerne Seezeichen bei Cuxhaven, das als Tagmarke für die Mündung der Elbe dient und in der Region lange als Landmarke bekannt war.

27 Schloß Ritzebüttel bezeichnet die historische Burg bzw. Festung bei Cuxhaven, die lange Zeit Verwaltungssitz und Wahrzeichen der Gegend war.

28 Die Kurre bezeichnet in diesem Text das schwere Schleppnetz und die damit verbundene Fischereiausrüstung (etwa Kurrbaum, Kurrleine) bei der Plattfisch-Fischerei der Nordsee; sie umfasst sowohl Netz als auch die Arbeit des Einziehens.

29 Der Rotensand-Feuerturm ist ein im Meer auf einem Sandbankenkörper errichteter Leuchtturm in der Außenweser; im Text wird er als ‚zwei Jahre vorher errichtet‘ bezeichnet, ohne genaues Baujahr zu nennen.

30 Laertes ist hier der Name eines Handelsschiffs bzw. Fischereiwagens (des Ewers) im Roman; es handelt sich nicht um eine historische Person, sondern um die Benennung des Fahrzeugs.

31 Der Bleikeller ist eine unter dem Dom gelegene Gruft oder Konservierungsstätte, in der wegen der trockenen Luft und Aufbewahrungsart Leichname und Särge lange erhalten blieben; solche Räume finden sich in älteren Kirchenbauten.

32 Name einer legendären Gestalt der norddeutschen Seefahrts- und Räubergeschichte; Störtebeker wird als Anführer von Seeräubern (den Likedeelern) genannt, die wohl im späten Mittelalter (etwa 14. Jahrhundert) aktiv gewesen sein sollen.

33 Karkmeß bezeichnet hier das lokale Kirmes- bzw. Sonnwendfest von Finkenwärder, einen wichtigen Markt- und Geselligkeitstag, der in der Fischertradition als zeitliche und wirtschaftliche Zäsur im Jahreslauf gilt.

34 Lohen (von Lohe) bezeichnet das Behandeln von Segeln und Tuchen mit Lohe oder ähnlichen Gerbstoffbrühen zur Imprägnierung und Haltbarmachung; es war eine übliche Pflegearbeit an Segelschiffen.

35 Die Seefischerkasse von Finkenwärder ist eine genossenschaftliche Versicherungsgemeinschaft der Fischer, die im Text mit der Gründungsangabe 1835 genannt wird und dazu diente, Verluste durch Stürme und Havarien gemeinschaftlich abzufedern.

36 „Der Laertes“ wird im Text als »der kühne Schwimmer« bezeichnet und ist hier offenbar ein treuer Begleiter an Bord (vermutlich ein Hund); der Name spielt auf eine Figur aus der griechischen Sage an.

37 Klütjenpfanne bezeichnet eine Pfanne mit Klütjen — ein niederdeutscher Ausdruck für kleine Mehl- oder Kartoffelklöße — und steht hier für ein einfaches, traditionelles Gericht in der Kajüte.

38 Tingeltangel ist ein veralteter Begriff für leichtes Varieté-, Kabarett- oder Vergnügungstheater, in dem man sich etwa Lieder vorsingen ließ; die Bezeichnung war um die Wende zum 20. Jahrhundert gebräuchlich.

39 H. F. 125 ist eine auf dem Rumpf angegebene Schiffskennzeichnung (Buchstaben und Nummer), wie sie zur Identifikation von Fischereifahrzeugen verwendet wurde; die genaue Bedeutung der Buchstabenkombination (z. B. Hafen- oder Registriercode) wird im Text nicht erklärt.

40 Toppsegel ist ein oberes Segel an einem traditionellen Mastaufbau; es gehört zur Takelage und beeinflusst Segelleistung und Verhalten des Schiffes.

41 Wanten sind die seitlichen stehenden Taue oder Drahtseile, die den Mast eines Segelschiffs abstützen und Bestandteil der stehenden Takelage sind.

42 'Grabbe' bezieht sich vermutlich auf Christian Dietrich Grabbe, einen deutschen Dramatiker des frühen 19. Jahrhunderts (1801–1836), der oft als Vertreter des Vormärz gilt.

43 Äquinoktien sind die Tagundnachtgleichen, also die beiden Zeitpunkte im Jahr (ungefähr im März und September), an denen Tag- und Nachlänge etwa gleich sind.

44 Die ‚Alte Liebe‘ ist eine bekannte Anlegestelle bzw. Promenade in Cuxhaven; der Name geht laut Text auf ein havariertes Schiff namens ‚Olive‘ zurück.

45 Die Doggerbank ist eine flache Sandbank in der Mitte der Nordsee, historisch ein wichtiges, oft weit draußen gelegenes Fanggebiet für die Fischerei.

46 Sir Francis Beaufort (1774–1857) war ein britischer Marineoffizier; nach ihm ist die Beaufort-Skala benannt, ein seit dem 19. Jahrhundert gebräuchliches System zur Einteilung der Windstärke.

47 ‚Elmsfeuer‘ bezeichnet das Phänomen St.-Elmo-Feuer, sichtbare elektrische Entladungen als blaßlichtende Glimmen an Mastspitzen und Takelage bei Gewittern und stürmischem Wetter.

48 Titel und Bildformel eines deutschen patriotischen Liedes/Heimatliedes aus dem 19. Jahrhundert, das die