

Anke Peters (Hrsg.)

Kapitäne *erzählen*

Geschichten von Seeleuten auf Großer Fahrt



HINSTORFF

KAPITÄNE ERZÄHLEN
*Geschichten von Seeleuten auf Großer
Fahrt*

Anke Peters (Hrsg.)

**KAPITÄNE
ERZÄHLEN**

*Geschichten von Seeleuten
auf Großer Fahrt*



HINSTORFF

Inhalt

Vorwort

Von Anke Peters

Im Packeis / Der Brand

Von Kapitän Ulrich Prahm

Die Welle

Von Kapitän Frank Sakuth

Unter dem Banner des Flügelrades über den Nordpolarkreis

Von Kapitän Frank Sakuth

Kollision am Nordkap

Von Kapitän Konrad Michaelis

Freitag, der Dreizehnte

Von Kapitän Klaus Pfafferott

»Leegerwall« oder Erinnerungen an Indien

Von Kapitän Horst Rickert

Unterwegs mit MS »Freundschaft«

Von Kapitän Heinrich Schröder

Mann über Bord

Von Kapitän Hans W. Sass

Vom Nautischen Inspektor zum Fernsehkapitän

Von Kapitän Gerd Peters

Der Freundschaftsvertrag

Von Kapitän Reinhold G. Bergau

Jugend unterwegs

Von Wolfdietrich Barmwoldt, Leitender Ingenieur

Der Kapitän und das Leuchtfeuer – ein Wiedersehen nach 80 Jahren

Von Kapitän Herbert Jark

Kurzbiographien

Glossar

Vorwort

Die Idee zu diesem Buch entstand, als ich eine antiquarisch erworbene Ausgabe des 1936 von Fred Schmidt herausgegebenen Bestsellers *Kapitäne berichten ...* geschenkt bekam.

Begeistert las ich von den Herausforderungen der Seefahrt zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Damals fuhren noch Großsegler als Frachter. Das Deutsche Reich herrschte über afrikanische Kolonien und zog mit einer schlagkräftigen Marine in den Ersten Weltkrieg. All dies spiegelte sich in Schmidts Kapitänserzählungen wider. Das Buch erschloss die von wechselnden Ideologien geprägte Epoche der deutschen Seefahrt zwischen 1886 und den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts. In den jüngsten Berichten schlug sich bereits der Einfluss des »Dritten Reiches« auf Sprache und Ideologie der Seefahrer deutlich nieder.

Jene Welt gehört heute zu einer fernen Vergangenheit. Doch seit Fred Schmidt gab es keinen deutschen Herausgeber mehr, der gezielt Kapitänserzählungen sammelte und veröffentlichte. Warum also nicht neuere Berichte von Schiffsführern einer breiten Leserschaft zugänglich machen?

Als Autoren hatte ich Kapitäne der Deutschen Seereederei Rostock im Blick. Der Gedanke lag nahe: die DDR existiert nicht mehr, aber viele Zeitzeugen haben noch umfangreiche Erinnerungen an die aktive Fahrzeit. Ihre Erzählungen, so meine Hoffnung, würden ein facettenreiches Bild von der Seefahrt der DDR ergeben.

Ich begann mit der Arbeit. Ausgehend von den ersten Kapitänen, die ich aufsuchte, sprach sich mein Vorhaben

rasch herum. Auch durch Vermittlung von Verwandten und Bekannten stieß ich auf interessante Persönlichkeiten. Der Autorenkreis erweiterte sich um erfahrene Kapitäne der Fischerei. Schließlich entstanden zwölf Textvorlagen. Einige Autoren übergaben mir Manuskripte, andere zogen es vor, auf mein Diktiergerät zu sprechen, dem Motto »Kapitäne erzählen« in besonderer Weise gerecht werdend. Auch die Kombination von schriftlicher Stilprobe und aufgezeichneter mündlicher Erzählung erwies sich in manchen Fällen als sinnvoll.

Mein Ziel war, stilistisch und inhaltlich so dicht wie möglich an den Vorlagen zu bleiben. Die unverwechselbare Stimme des Erzählenden – Ausdruck von Charakter und Lebenserfahrung – sollte in jedem Fall herauszuhören sein. Eine Stärke dieses Buches ist deshalb die Vielfalt der Themen, Stimmen und Stimmungen.

Vielfältig sind auch die literarischen Genres der folgenden Kapitäns Erzählungen. Konrad Michaelis stellt die Winterfahrt der »Trattendorf« nach Murmansk trotz dramatischer Ereignisse ausgesprochen sachlich dar und zeigt neben der Sorge um einen glimpflichen Ausgang der Reise auch den professionellen Blick eines Nautikers auf Ladung, Wetter und die technische Ausrüstung des Schiffes. Frank Sakuth setzt andere Akzente. Er schildert eine Tour in ähnliche Gegenden, nach Archangelsk, doch diesmal ist Sommer und es gibt keine nennenswerten Zwischenfälle. Hier spürt der Leser die Freude an der Seefahrt, die unter solchen Bedingungen aufkommt. Kapitän Rickerts Reisebeschreibung dagegen zeigt, dass Seefahrt auch unter modernen Bedingungen zum Abenteuer werden kann. Wieder anderes dokumentiert Kapitän Heinrich Schröder. Seine Erzählung – ein Brief an seine Ehefrau – verdeutlicht, wie wichtig für den Seemann die moralische Unterstützung durch die Frau zu Hause ist. Anschaulich beschreibt er die Balance von Heimweh und Fernweh, die wohl jeder Seemann kennt.

Neben solch klassischen Reiseberichten haben unterhaltsame Erzählungen mit dramatischem Höhepunkt ihren Platz. Von menschengemachten Gefahrensituationen und ihrer Bewältigung erzählt mit einem Augenzwinkern Kapitän Ulrich Prahm, während Hans W. Sass' Geschichte über das Verschwinden eines Matrosen auf hoher See geradezu anekdotischen Charakter aufweist. Frank Sakuths spannender Bericht »Die Welle« thematisiert die Gefahren des Meeres für Schiff und Besatzung, denen sich nur mit einer tüchtigen Portion Verwegenheit begegnen lässt.

Autobiographische Berichte über besondere Arbeitsfelder runden das Bild ab. Gerd Peters berichtet über seine Zeit als »Fernsehkaptän«, Wolfdietrich Barmwoldt über seine Tätigkeit auf den Rostocker Jugendschiffen, Reinhold G. Bergau über Aktivitäten im Nautischen Verein Stralsund. Die autobiographischen Erzählungen sind aus zwei Gründen bemerkenswert. Erstens widerlegen sie das nach wie vor verbreitete Vorurteil, ein Seemann sei nur auf seinem Schiff zu Hause. Und zudem sind sie Beispiele für die vielfältigen Interessen der Kapitäne, die weit über den unmittelbaren Seeverkehrstransport hinausgehen.

Die Anfänge der DDR-Seewirtschaft waren bescheiden. Kapitän Klaus Pfafferotts Erzählung »Freitag, der Dreizehnte« zeigt eindrucksvoll, wie der Mangel an geeigneter Ausrüstung die tägliche Arbeit erschwerte. Ab den 60er Jahren schritt die technische und wirtschaftliche Entwicklung so voran, dass die Seeleute stolz sein durften auf ihren Beruf und ihr Land. Berühmt wurden die DDR-Schiffe vor allem durch den guten sozialen Zusammenhalt der Besatzungen. Man teilte Freud und Leid und so manche Freizeitaktivität miteinander, ein Brauch, der heute auf Schiffen nur noch selten anzutreffen ist. Natürlich traten auch Schwierigkeiten auf, von denen die Kapitäne in deutlicher Sprache berichten. Es verwundert nicht, dass für manchen erst die Nachwendezeit die Möglichkeiten bot,

sein gesellschaftliches Engagement in die gewünschte maritime Richtung zu lenken. Dafür bietet Reinhold G. Bergau ein Beispiel.

Der Schlusspunkt des Bandes, Herbert Jarks »Der Kapitän und das Leuchtfeuer – ein Wiedersehen nach 80 Jahren«, ist eine Geschichte, wie sie wohl nur Seeleute erleben – und zu allen Zeiten erlebt haben. Sie handelt von der Faszination Seefahrt, die schon der kleine Junge für sich entdeckt und die ihn ein Leben lang nicht mehr loslässt.

Wie Herbert Jark beschlossen viele der hier präsentierten Autoren schon als Kind, zur See zu fahren. Das Vorbild der Familie spielte hier ebenso eine Rolle wie der Wunsch, die »große weite Welt« zu sehen und den Naturgewalten zu trotzen. Denn die See ist trotz moderner Technik noch immer unbezwingbar und unberechenbar – wie zur Zeit der Teeklipper.

In diesem Sinne ist die Seefahrt wohl eher eine Berufung als ein Beruf. Auch das möchte das Buch den Lesern zeigen, denen ich nun ein ungetrübtes Lesevergnügen wünsche.

Rostock, im März 2006

Anke Peters

Kapitän Ulrich Prahm

I. Im Packeis

Die folgende Geschichte spielte sich im Jahr 1968 ab. Zu dieser Zeit war ich Erster Offizier auf dem Hochseetrawler Ros 404 »Elvira Eisenschneider«.

Wie jeden Winter fischten wir bei Labrador. Dort betrieben wir Übergabefischerei, unsere »Elvira Eisenschneider« gehörte zu einer Reihe von Trawlern, welche ihren Fang regelmäßig an das Mutterschiff »Junge Garde« abgaben.

Tagsüber lagerten wir den Fisch in Bunkern. Jeden Abend wurde er, noch fangfrisch, in den Übergabesteert, einen Netzsack, gepumpt. Um diesen Steert schwimmfähig zu halten, versahen wir ihn mit großen Blasen. Anschließend befestigten wir an ihm ein dickes Tau, den sogenannten Übergabetampen, und eine Kork- oder Schwimmleine. Die »Junge Garde« konnte den Steert dann mit einem Dragger aufpicken und über eine Heckslip an Deck ziehen. Auf dem Mutterschiff erfolgte anschließend die weitere Verarbeitung des Fisches. Diese Art der Fischerei erwies sich als sehr effektiv, doch die Übergabe gestaltete sich oft schwierig und führte zu manch gefährlicher Situation.

Ein folgenschwerer Zwischenfall ereignete sich auch auf jener Märzreise 1968, von der hier zunächst die Rede sein soll. Sturm, Kälte und Treibeis hatten uns seit mehreren Tagen das Leben schwer gemacht und die Übergabe regelmäßig zu einer Zitterpartie werden lassen. Eines Abends passierte es dann: der Übergabetampen zog sich in

die Schraube des Mutterschiffes, und die »Junge Garde«, nunmehr manövrierunfähig, trieb immer weiter ins Eis.

Mancher fragt sich vielleicht, warum wir mitten im Treibeis überhaupt fischten? – Nun, es gab während des späten Winters kaum eisfreie Zonen in jener Gegend: Der mächtige Labradorstrom beförderte jedes Jahr im März gewaltige Mengen von Treibeis gen Süden. Auch hielt sich der Fisch bevorzugt unter dem Eis auf, und ihm stellten wir ja nach. Auf der Jagd nach unserer Beute ignorierten wir die Gefahr und wurden täglich mutiger. Nach mehreren Wochen »im Fisch« hatten wir keinerlei Blick mehr für die imposanten, aber heimtückischen Treibeisfelder. Normalerweise ging alles gut aus, doch dieses Mal gerieten alle beteiligten Schiffe im wahrsten Sinne des Wortes in gefährliches Fahrwasser.



Auf Fischfang bei Labrador, 1968

Der Wind aus Nordosten drückte die »Junge Garde« also in den Packeisgürtel hinein. Da das Schiff weder Maschine noch Ruder benutzen konnte, war es den Kräften des Eises hilflos ausgeliefert.

Wir, die »Elvira Eisenschneider«, und mit uns die »Artur Becker« (Ros 401) wurden beordert, die »Junge Garde« freizuschleppen. Das war leichter gesagt als getan. Der Sturm behinderte unsere Versuche, auch machte unseren Schiffen die hohe Dünung, die unter dem Eis lief, zu schaffen.



Schön, aber klirrend kalt: vereistes Deck des Trawlers

Wenn die »Junge Garde« andersherum gelegen hätte, wäre sie freigekommen und an der Eiskante entlang getrieben. Deshalb hätten wir das Schiff am liebsten gedreht, doch dazu bot sich uns keinerlei Möglichkeit.

Während unser Kapitän noch überlegte, wie er überhaupt einigermaßen gefahrlos an das Mutterschiff heranfahren sollte, geschah das Befürchtete: Das Eis schlug die »Junge Garde« auf der Backbord-Seite leck, das Schiff erlitt einen Wassereinbruch. Gewaltige Mengen Wasser strömten in den Maschinenraum.

Etwa zur gleichen Zeit ereignete sich auf der »Artur Becker« ein Unfall. Beim Versuch, eine Schleppverbindung zur »Jungen Garde« herzustellen, brach sich ein Seemann den Arm und musste erst einmal versorgt werden. Jetzt war also unser Schiff, die »Elvira Eisenschneider«, gefordert. In Anbetracht der äußerst gefährlichen Situation, in der sich das Mutterschiff befand, riskierte unser Kapitän alles und fuhr ungeachtet der Eismassen dicht an die »Junge Garde« heran. Schnell gelang es uns, die Leine nach seemännischem Brauch festzumachen, aber als wir anschleppen wollten, rührte sich unser Schiff nicht. Die starke Eispressung verhinderte, dass wir Fahrt aufnahmen. Wir saßen nun auch fest!

Da wir die Schlepplein nicht gegen den Wind hatten übergeben können, waren wir an die Backbord-Seite des Mutterschiffs herangefahren und damit tiefer ins Eis geraten als dieses selbst.

Wir lagen nun ca. 50 bis 100 Meter vor dem Backbord-Bug der »Jungen Garde«, die das zwischen beiden Schiffen liegende Packeis gegen uns drückte. An Backbord hatten wir zusätzlich das »normale« Treibeis. Wir konnten weder vorwärts noch rückwärts, dafür knackte es bedrohlich. Schon befürchteten wir, durch den Eisdruck an beiden Seiten zerquetscht zu werden, als auch schon der Chief im Laufschrift aus dem Maschinenraum heraufkam und unsere Ahnungen bestätigte: »Das kracht da unten und die Spanten biegen, da kann man zugucken.«

In dieser ungemütlichen Situation beschlossen wir, den Schiffsrat zusammenzuholen. Nach längerer Beratung kamen wir zu dem Entschluss, Notausstiege für eine

eventuelle Evakuierung der Besatzung vorzubereiten. Wir ließen Netze und Knotentampen auf beiden Seiten der Reling bis aufs Eis hinab. Um Panik zu vermeiden, sagten wir der Besatzung zunächst, unsere Notausstiege seien Rettungsleitern für die Männer der »Jungen Garde«, falls sie über das Eis zu uns herüberkommen würden.

Trotzdem gab es sicher niemanden an Bord, der sich nicht seine Gedanken machte. Jedenfalls verbrachten wir eine schreckliche Nacht, unsere Gefühle schwankten zwischen Hoffnung und Angst. Schlafen konnte niemand, zumal der Sturm immer stärker tobte und beide Schiffe durch die unter dem Eis laufende hohe Dünung schwer krängten.

Inzwischen hatte die »Junge Welt«, ein Schwesterschiff der »Jungen Garde«, ihr Kommen angekündigt. Sie war in der Nähe mit zehn Zubringer-Trawlern unterwegs und wollte uns nun zu Hilfe eilen. Auch dieser Kapitän erfasste den Ernst der Lage, in dem die »Junge Garde« und wir uns befanden. Er ignorierte das Risiko und fuhr, ebenfalls zum Äußersten entschlossen, in den Eisgürtel hinein. Es dauerte nur Minuten, da demolierte das Eis die Schraube. Nun waren wir drei Schiffe, die im Eis gefangen lagen.

Doch immer, wenn die Situation aussichtslos zu werden droht, naht Rettung von unerwarteter Seite.

Es war schließlich das Wetter, das ein Einsehen hatte. Gegen Nachmittag des nächsten Tages drehte der Wind auf Nordwest. Er nahm den Druck von uns, und wir trieben allmählich ins freie Wasser zurück. Nach sechsunddreißigstündigem Kampf gegen die Naturgewalten konnten wir langsam und vorsichtig anschleppen und die »Junge Garde« aus dem Packeisgürtel herausdrehen. Es ist schwer, meine Erleichterung angesichts des glimpflichen Ausgangs unseres Abenteuers in Worte zu fassen. Nach den Anstrengungen der letzten Tage waren wir nun beides: glücklich und erschöpft.

Da die »Junge Garde« manövrierunfähig war, wurde sie von zwei Zubringer-Trawlern nach St. John's (Kanada) geschleppt, während die »Junge Welt« die Heimreise antreten sollte. Ein Gespann brachte sie bis Skagen. Dorthin kam der Eisbrecher »Stephan Jantzen«, um sie auf den Haken zu nehmen und nach Hause zu bringen.



Die »Elvira Eisenschneider« in der Werft von Marystown

Die »Elvira Eisenschneider« hingegen wurde nach Marystown, Südneufundland, beordert. In diesem kleinen Hafen hatten die Einheimischen eine moderne Werft für ihre Fischdampfer gebaut, und diese Werft steuerten wir nun an. Sie tat in der Folge ihr Bestes, um unser Schiff notdürftig zusammenzuflicken. Die Reparatur gelang und wir konnten schon bald unseren Fangplatz wieder ansteuern und die Fischerei fortsetzen.

II. Der Brand

Nach beendeter Reise ergab eine Inspektion der »Elvira Eisenschneider«, dass durch die Eiseinwirkung zahlreiche Spanten im Wasserlinienbereich angeknickt oder verbogen waren. Sie benötigte ohne Zweifel eine Generalüberholung.

Als erstes DDR-Schiff sollte sie nach Szczecin in die Werft »Szczecinska Stocznia Remontowa«, also fuhren wir mit einer wenige Mann umfassenden Mindestbesatzung nach Polen. Aufgrund der Unterwasserschäden musste sie eingedockt werden. Auch nahmen die Ingenieure umfangreiche Stabilitätsberechnungen vor, denn sie waren sich nicht sicher, ob das Schiff überhaupt zusammenhielt, wenn man eine große Anzahl von Spanten und Stahlplatten auswechseln würde. Erst nach sorgfältiger Abwägung gingen sie das Risiko einer Reparatur ein.

Eines Abends saß unsere kleine Besatzung gemeinsam mit dem Werftdirektor, dem Bauleiter und weiteren wichtigen Persönlichkeiten zu Bordabsprachen in der Kapitänskammer. Der Werftdirektor, der sehr gut Deutsch sprach, wollte uns ein wenig aufheitern und sagte unvermittelt: »Polen ist das reichste Land der Welt.«

Er wartete darauf, dass wir nun fragten, warum er dieser Ansicht sei. Als wir ihm den Gefallen taten, antwortete er verschmitzt: »Ja, ja, alles klaut, und es ist immer noch etwas da.«

Wir lachten herzlich, doch wie sich bald herausstellte, war die Angelegenheit bitterernst. Angesichts der realsozialistischen Mangelwirtschaft stahlen einige Werftarbeiter von den Schiffen alles, was sich irgendwie zu Geld machen ließ. Und in Polen gab es so gut wie nichts, das sich nicht zu Geld machen ließ.

Sobald wir dies begriffen hatten (und wir begriffen es schnell) reagierten wir. Da wir mit unseren paar Mann

nicht überall gleichzeitig sein konnten, schlossen wir alles, was nicht niet- und nagelfest war, ein. Wir verrammelten sämtliche Räumlichkeiten, damit die Werftarbeiter nur keinen Zugang zu unserer Bordausrüstung bekämen. Sogar die Notausgänge verriegelten wir.

Die Reparatur selbst verlief dagegen äußerst zufriedenstellend. Unglaubliche fünfhundert Quadratmeter Stahlplatten und Spanten wurden erfolgreich ausgewechselt. Kein Wunder, dass die Ingenieure anfangs Bedenken geäußert hatten, doch nun konnten sie stolz auf ihre Leistung sein.

Nach zweimonatiger Werftzeit erhielten wir unsere Klassifizierung und den Fahrerlaubnisschein. Jetzt begaben wir uns auf Probefahrt:

Anfang Juli verließen wir Szczecin unter Lotsenberatung und nahmen Kurs auf die mittlere Ostsee, wo die erforderlichen Erprobungen durchgeführt werden sollten.

Da auch ein Ankermanöver vorgeschrieben war, gingen wir gegen 18 Uhr bei Göhren (der Ostspitze der Insel Rügen) vor Anker. Für die Badegäste des Ortes war dies eine besondere Attraktion, zumal herrliches Sommerwetter herrschte. Auch meine Familie – ich stamme aus Göhren – empfand die Gegenwart meines Schiffes als willkommene Abwechslung.

Spät abends wurden alle Papiere unterzeichnet und die erfolgreichen Erprobungen abgeschlossen.

Am nächsten Morgen dampften wir zurück nach Swinoujcie, gaben das Erprobungskommando der Werft an einen Schlepper ab und setzten Kurs auf Rostock an. Da wir, wie gesagt, nur mit einer Mindestbesatzung fuhren, hatte ich als Erster Offizier die verlängerte 0 bis 6 Uhr- bzw. 12 bis 18 Uhr-Wache. Der Kapitän übernahm dann die 6 bis 12 Uhr- und die 18 bis 24 Uhr-Wache. Nachts ließ er das Schiff erneut vor Göhren ankern.

Etwa gegen 10 Uhr wurde ich durch Schiffsalarmsignale geweckt, die ich nicht deuten konnte. Das wilde Geklingel

entsprach in keiner Weise den bekannten Signalen der Manövertabelle. So wusste ich nicht, was los war.

Als jedoch Rauchschwaden in meine Kammer drangen, ahnte ich das Unheil. Ich konnte den Kapitän buchstäblich vor mir sehen, wie er versuchte, im dichten Rauch den Klingelknopf zu finden und doch immer wieder den Brückenraum verlassen musste, um Luft zu schnappen. Nur so konnte ich mir seine konfuse Signale erklären. In aller Eile zog ich mir die Hosen an, getrieben von dem einen Gedanken: so schnell wie möglich die Kammer zu verlassen.



Kapitän Ulrich Prahm

Ich rannte los, doch vom oberen Betriebsgang schlugen mir bereits Flammen Richtung Niedergang entgegen. Also lief ich in die Kammer zurück und griff mir ein Laken. Ich feuchtete es an und wickelte es mir, so schnell ich konnte, um den Kopf. Durch meinen nassen »Turban« ein wenig

geschützt kroch ich, um Luft zu bekommen, auf allen Vieren zum Niedergang, erreichte das nächsthöhere Deck und rannte den Betriebsgang entlang zum Außenschott. Endlich war der Weg zur Brücke frei. Oben angekommen, verstärkte ich sofort unseren Löschtrupp, der außer mir aus einem Maschinisten, dem Bestmann, einem Maschinenassi und einem Matrosen bestand. Mehr Leute waren nicht verfügbar, denn der Rest unserer ohnehin kleinen Besatzung - zwei weitere Matrosen, unser Koch und der Elektriker - versuchten derweil, in die Kammer mit dem Notausgang und von dort aus zur Back zu gelangen.

In dieser schwierigen Situation zahlten sich für unseren Löschtrupp die monatlich absolvierten Brandschutzmanöver aus. Jeder Handgriff saß, alle kannten ihre Aufgabe, wussten, wie die Schläuche zu legen waren, wie die Feuerlöschpumpe im Maschinenraum funktionierte und woher wir Wasser bekommen konnten.

Doch wo war eigentlich der Brandherd? Ihn zu lokalisieren, war die eigentliche Herausforderung, denn durch die starke Rauchentwicklung qualmte buchstäblich das ganze Schiff, die Lüftungsanlage drückte den Qualm in alle Räume, bis hinunter in den Maschinenraum.

Wie schon gesagt, ankerten wir wieder vor Göhren. Da unsere Göhrener Küstenfischer mich und mein Schiff gut kannten, machten sie sich natürlich große Sorgen, als sie die »Elvira Eisenschneider« in einer Rauchwolke verschwinden sahen. Ein tüchtiger Schreck fuhr ihnen in die Glieder, wie sie mir später immer wieder erzählten. Welche Angst meine Familie durchlitt, die mich noch wenige Stunden zuvor bei bester Gesundheit wusste, mag ich mir gar nicht ausmalen. Für uns auf dem Schiff aber galt es, keine Zeit zu verlieren. Gut geschult gelang es uns dann doch recht schnell, den Brandherd zu finden.

Das Feuer war in der Mannschaftsmesse ausgebrochen. Es wäre lebensgefährlich gewesen, sich dem Feuer von innen zu nähern. Also rannten wir mit unseren Schläuchen

über das ganze Schiff auf die Back, zerschlugen die Bullaugen und hielten das Wasser hinein. Augen zu und durch!

Allmählich bekamen wir das Feuer unter Kontrolle. Doch während wir noch löschten, rief plötzlich jemand: »Hört mal, es klopft!«

Erst jetzt wurden wir durch heftiges Klopfen auf den Notausstieg aufmerksam. Es fiel uns wie Schuppen von den Augen, der war ja verschlossen! Nach dem Verlassen der Szczeciner Werft hatte niemand auch nur eine Sekunde daran gedacht, den verrammelten Notausgang aufzuschließen, wie es natürlich Vorschrift gewesen wäre.

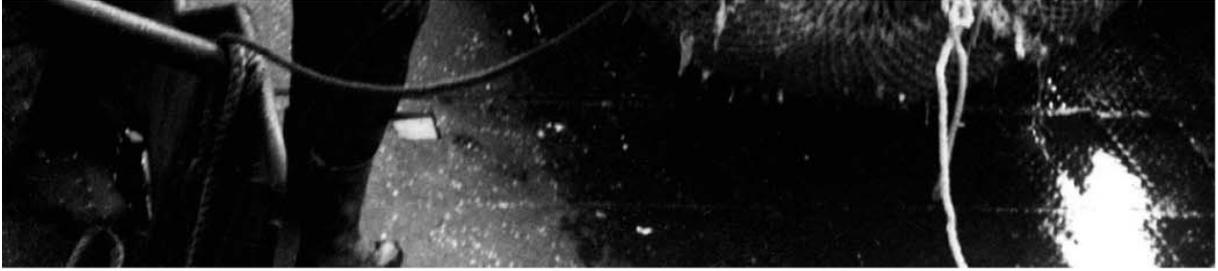
Plötzlich kam uns zu Bewusstsein, dass noch vier Mann an Deck fehlten!

In Windeseile zerschlugen wir das von uns in Polen angebrachte Vorhängeschloss und öffneten den Lukendeckel. In einer Wolke von Qualm entstiegen die eingeschlossenen Besatzungsmitglieder hustend und nach Luft ringend dem Notausgang. Gott sei Dank, alle konnten lebend gerettet werden!

Da der Brand unter Kontrolle war, beeilten wir uns nun, den Hafen Sassnitz auf Rügen anzulaufen. Dort wurden die Befreiten mit Rauchvergiftung ins Krankenhaus eingeliefert. Der Maschinist hatte zusätzlich eine Hornhauttrübung davongetragen, ihn verlegten die Ärzte ins Krankenhaus nach Bergen. Zum Glück konnten später alle als geheilt entlassen werden, niemand erlitt bleibende Schäden.

In Sassnitz begannen auch die vorgeschriebenen Untersuchungen, die sich zuerst um die Ursache des Feuers drehten.





Ein Blick auf den Erfolg: prall gefüllter Steert, wie er bei der sogenannten Übergabefischerei zum Einsatz kam

Es stellte sich heraus, dass der Wachmatrose mit Hilfe eines Tauchsieders für den Kapitän hatte Kaffee kochen wollen. In der Eile jedoch hatte er den Stecker in die Steckdose gesteckt, obwohl der Tauchsieder nicht im Topf, sondern auf den Polstern lag.

Dieses Verhalten war natürlich grob fahrlässig, doch muss man bedenken, dass wir mit wenigen Mann gefahren waren, und jeder eine Fülle von Arbeiten hatte erledigen müssen. Wer weiß, wodurch der Wachmatrose in jenen Augenblicken abgelenkt war. Ein Steward hatte jedenfalls nicht zur Besatzung gehört, und unsere Küchenausrüstung war noch sehr primitiv und bestrafte selbst kleine Nachlässigkeiten.

In der Folge wurden uns Lob und Tadel ausgesprochen. Lob für unser umsichtiges, schnelles Handeln beim Löschen des Feuers, Tadel für die Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften. Die Verantwortung für unsere Versäumnisse nahm natürlich der Kapitän auf sich. Er musste vor der Seekammer zur Verhandlung erscheinen und kam mit einer Verwarnung davon.

Abschließend wurde der Schaden am Schiff begutachtet. Messe, Kombüse, Gänge und Kammern mussten komplett renoviert werden, und das nach der erst kürzlichen, teuren Reparatur in Polen.

Die »Elvira Eisenschneider« ging also erneut in die Werft, doch diesmal nicht nach Szczecin, sondern nach

Wolgast, wo sie auch gebaut worden war.

Kapitän Frank Sakuth

Die Welle

Die Liebe zum Meer wurde mir in die Wiege gelegt. Mein Vater war ein Küstenfischer aus Schwarzort an der Kurischen Nehrung. Als er mich das erste Mal zum Fischfang mitnahm, war ich keine drei Jahre alt. Nie werde ich den Anblick der silbrig schimmernden Fische vergessen, die sich zappelnd in den Kahn ergossen.

Früh begann ich, meinem Vater beim Säubern und Verkaufen der angelandeten Fische zu helfen. So erwachte in mir nach und nach das Interesse für den Seemannsberuf. Niemals habe ich mir etwas anderes vorstellen können, als »nach See« zu gehen.

Nach Krieg und Vertreibung fand meine Familie in Thiessow auf der Insel Rügen ein neues Zuhause. Hier, in dem idyllischen Fischerdörfchen an der Ostsee, wuchs ich heran, besuchte die Schule und war nachmittags mit »Hering puken«, dem Klarieren der Aalangeln oder dem Ausflicken der Netze beschäftigt.

Nach der achten Klasse stand für mich unwiderruflich fest, dass ich bei meinem Vater in die Lehre gehen würde. Wie er wollte auch ich endlich Küstenfischer werden. In den folgenden drei Jahren lernte ich das Fischerhandwerk von der Pike auf. Mein Vater erwies sich als geduldiger, aber fordernder Lehrmeister, der aus mir einen gestandenen Fischer machte. Das dazugehörige theoretische Rüstzeug eignete ich mir in der Sassnitzer Berufsschule an.

Die mit guten Ergebnissen absolvierte Gesellenprüfung bestätigte mir: Jetzt bist du ein Seemann!