

# KAPITÄNE

GLAUBE, LIEBE, HOFFNUNG:

SEELEUTE ERZÄHLEN IHRE BESTEN GESCHICHTEN





# PITERAQ

**KAPITAN: KARL FRIEDHELM VON STAA**

**SCHIFF: TRAWLER**

**SEEGBIET: OSTKÜSTE GRÖNLAND**

**DATUM: 17. NOVEMBER 2002**

Als ich diese Welle sehe, ist es zu spät. Ich kann nicht reagieren. Ich kann nichts mehr tun.

Die Welle ist fünfundzwanzig Meter hoch, vielleicht ist sie auch höher, schwer zu sagen. Sie ist jedenfalls deutlich größer als die anderen großen Seen, die seit vielen Stunden auf unseren Trawler zurollen. Wir sind vor der Ostküste Grönlands und Gefangene in diesem Sturm. Seit zwei Tagen kommt er mit Windstärke 11-12 und mehr aus Nordost.

„Piteraqa“, so nennen die Inuit einen außergewöhnlichen starken Orkan. Dieser Wind tritt an der ostgrönländischen Küste auf. Beim Piteraqa handelt es sich um einen sogenannten katabatischen Wind. Das Wort Piteraqa stammt aus der Grönländischen Sprache. Es bedeutet so viel wie: „Das, was einen überfällt“.

In seinem solchen Piteraqa stecken wir nun. Das Tief hatte sich nahe der Südspitze Grönlands am Kap Farvel gebildet und sich in die Dänemarkstraße, also der Meerenge zwischen Island und Grönland, intensiviert. Wie ein gewaltiges Gebläse peitscht es die kalte Luft über das Inlandeis an die Ostküste. Der Windmesser an Bord zeigt einen Mittelwind von 54 m/s (194 km/h). In Böen sind es sogar 60 m/s. Dies entspricht einer Windgeschwindigkeit von 216 km/h.

An der Ostküste von Grönland gibt es wenige Fjorde, in denen wir Unterschlupf finden könnten. Die wenigen Fjorde, die in Frage kommen, sind im November vereist, oder sie sind gar nicht ausgelotet. Somit besteht die Gefahr, auf eine unbekannte Untiefe zu laufen und Leck zu schlagen. Also sind wir draußen auf See, in dieser Landschaft aus Wut und Grau, um den Sturm abzureiten. Dass der Orkan solche Ausmaße annehmen könnte, hatten wir im Wetterbericht nicht kommen sehen. Wegfahren ist keine Option mehr, und kommt für Fischer ohnehin nur selten in Frage. Wir sind auf dem Fangplatz Fylkir, um zu arbeiten.

Von meinem Sohn Sascha, 1. Offizier an Bord unseres Trawlers und Wachhabender auf der Brücke in der Nacht, habe ich an diesem Morgen die Wache übernommen. Unser Schiff ist 66 Meter lang, 12,60 Meter breit und hat 8,00 Meter Tiefgang, hochmodern ausgerüstet. „Einige richtige Koffer unterwegs“, hatte Sascha bei der Ablösung gesagt. Obwohl wir weit östlich von der Fischkante in der Tiefsee gegenan liegen, um die gefährlich hohen und spitzen Wellenberge in dem relativ flachen Bankgewässer zu vermeiden. Die Sichtweite: keine 100 Meter. Er wirkte erschöpft. Es ist anstrengend, den Trawler in diesem Wetter zu steuern. Besonders in der Dunkelheit. Man sitzt im Stuhl, der an das Model in einer Zahnarztpraxis erinnert und starrt auf das Radar. Kaffee ist wichtig in diesen Stunden. Kaffee hält wach. Man hält das Schiff steuerfähig und mit dem Joystick wird der Kompasskurs gehalten und hofft, dass kein Growler<sup>1</sup> oder Eisberg vor den Steven kommt.

Die Crew schläft in diesem Wetter, liegt in den Kojen oder sieht fern. Nur die Wachhabenden und das Kom-büsenpersonal sind auf ihren Stationen. Es ist schwer möglich, sich auf den Beinen zu halten. Unruhe gibt es dennoch keine an Bord. Erfahrende Fischer. Jeder weiß, was kommt, wenn man im Spätherbst vor Ost-Grönland arbeitet. Das ist Alltag.

Bislang jedenfalls. Diese Welle. Ich halte mich im Jagdsitz fest, wie der Kapitänsstuhl heißt.

Es ist der 17. November 2002, 09:20 Bordzeit. Unsere Position 62°07'N 039°06'W.

Ich ducke mich und warte auf den Einschlag.

Ein Knall!

Die Scheibe aus Sicherheitsglas, die in den Stahl verschraubt ist, fliegt durch den Druck des Wassers raus. Sie zersplittert nicht in ihre Einzelteile, was mir das Leben rettet. Sie wird aus dem Rahmen gedrückt, fliegt fünfzig Zentimeter an mir vorbei und bohrt sich mit der Seite fausttief in den Stahl der Brückenwand hinter mir. Ich habe ein solches Glück, dass sie mich verfehlt.

Sonst gäbe es diese Geschichte nicht.

Ich bekomme keine Luft.

Wind mit 200 Stundenkilometern nimmt mir buchstäblich den Atem und drückt mich in den Stuhl. Wasser auf der Brücke, viel Wasser, anderthalb Meter hoch steht es. Ich kann mich heute nicht mehr daran erinnern, woran genau ich dachte. Ob ich überhaupt etwas dachte. In solchen Momenten übernimmt der Instinkt oder der Wille, überleben zu wollen. Ich muss versuchen, aus dem Stuhl rauszukommen und den Trawler vor die See drehen, bevor der nächste Einschlag kommt. Alle elektrischen Geräte fallen in nur kurzen Zeitabständen aus.

Dies ist die bedrohlichste Situation, seit ich auf See bin.

Mein Sohn und der Bestmann<sup>2</sup> versuchen, die ein Deck tiefer liegende Brückentüre zu öffnen, um nach mir zu sehen. Viel Hoffnung haben sie nicht, mich noch lebend anzutreffen. Mit äußerster Kraftanstrengung stemmen sie sich gemeinsam gegen die Tür. Es gelingt, sie gegen den Druck des Windes und des herabströmende Seewassers zu öffnen.

Ich ziehe mich an den Armlehnen nach unten. Unter dem Brückenpult finde ich Schutz. Das Brüllen des Sturms dringt herein. Es ist eiskalt. Das Wasser, das auf der Brücke steht, hat null Grad. Die Instrumente sind nun allesamt tot, bis auf die Handsteuerung, doch das Schiff bleibt auf Kurs. Wir sind eine erfahrene Crew. In der Maschine hat der Chief mitbekommen, dass etwas nicht stimmt. Nach dem schweren Seeschlag schaltete er die Brückenelektronik in die Maschine um. Somit war die Gefahr von Kurzschlüssen auf der Brücke vorerst gebannt. Unser Trawler wird nun aus dem Maschinenraum gefahren.

Auf der Brücke gibt es eine batteriebetriebene Notteléfono-Anlage, die im Brückenpult, direkt am Jagdsitz platziert ist. Eine direkte Verbindung in den Maschinenraum. Mein 1. Offizier steht nun neben mir und übernimmt per Notteléfono die Kommunikation mit dem Maschinenleitstand, während ich das Handruder bediene.

<sup>1</sup> Growler sind große Stücke, die von einem Eisberg abgebrochen sind.

<sup>2</sup> Vergleichbar mit dem „Bootsmann“ in der Handelsfahrt, also der Boss an Deck.

Die Notrudersteuerung im Maschinenraum ist von einem Matrosen und dem 2. Offizier besetzt. Wir schreien uns an. Sonst können wir uns im Brüllen des Sturms nicht hören. Es ist auch schwierig, Luft zu bekommen.

Wir müssen das Schiff möglichst schnell aus dem Wind und den Wellen herauszubekommen. Wir müssen unbedingt einen zweiten Seeschlag vermeiden. Die Gefahr, dass noch mehr Wasser in die offene Brücke eindringt, ist einfach zu groß. Knapp vier, vielleicht fünf Minuten wird das Manöver dauern. Höchste Gefahr für den Trawler, denn in dieser Zeit liegen wir quer zur See und sind den Schlägen der Brecher schutzlos ausgeliefert.

Wird noch eine solche große See brechen? Das wäre das Ende. Uns bleibt keine andere Wahl.

Langsam dreht der Trawler, von Hand gesteuert. Ich beobachte das Grau und die Sturmseen. Es kommt mir vor wie eine Ewigkeit. Wir bekommen in einigen Momenten Schlagseite, starke Schlagseite. Ich fürchte, dass wir zu viel Wasser an Deck nehmen über die Heckslippe, über die wir sonst den Fang an Deck ziehen. So viel, dass es nicht durch die Speigatten ablaufen kann.

Doch wir schaffen es. Wir fahren nun vor dem Wind und mit den Wellen. Was nicht einfach ist, denn wir müssen genau das richtige Tempo erwischen. Sind wir zu langsam, überrollen uns die Wellen von achtern. Sind wir zu schnell, tauchen wir mit dem Bug in die See. Unser Vorhaben ist es den Kern, das Zentrum des Orkantiefs zu erreichen, das im Süden von uns liegt.

Die Situation hat sich nun etwas entspannt, aber überstanden haben wir die Lage noch lange nicht.

Wir fahren nun mit dem Wind und Wellen, was die Lage etwas beruhigt. Doch wir müssen das Loch verschließen, wo früher das Fenster war. Eine so große Ersatzscheibe ist nicht in Reserve an Bord. Wir ersetzen sie mit Aluminiumplatten, die aus dem Fischnetzwindenfahrstand heraus geflext werden. Es sind wirklich fähige Handwerker an Bord. Improvisieren ist alles, wenn man draußen ist auf See. Im Falle eines größeren Problems muss man sich selbst helfen können. Die Aluplatten befestigen wir durch ein paar Bohrungen und Winkeleisen im Rahmen. Als Dichtung dienen alte Lappen. Das Provisorium hält.

Wir kommen im Zentrum des Tiefdruckgebiets an und steuern in den Süd-West-Wind Sektor. Mit der Zuggeschwindigkeit des Zentrums dampfen wir nach Nordosten, Richtung Island. Das Schiff wird mittlerweile auch aus dem Maschinenraum gesteuert, weil auch die manuelle Steuerung auf der Brücke ausfällt. Ich bleibe auf der Brücke, in Wechselwache mit meinem Sohn, um Ausguck zu halten und die Kommunikation mit dem Maschinenleitstand aufrecht zu halten. Knapp sechshundert Seemeilen. Das ist kein Vergnügen bei diesem Wetter, doch größere Probleme haben wir keine mehr. Es ist oft eben auch die Erfahrung, die einen rettet. Und ein wenig Glück.

Ein Schlepper nimmt uns vor Reykjavik auf den Haken und schleppt uns ein. Wir haben es wieder geschafft.



Kapitän eines Trawlers zu sein, bedeutet für mich, die letzte Freiheit zu haben. Der Kapitän eines Frachtschiffs nutzt die See als Wegstrecke. Er bringt Container von A nach B und wird heutzutage in jeder Sekunde überwacht. Jede Bewegung des Schiffs, jede Tempoänderung wird genau registriert und kann sofort hinterfragt werden. Sicherlich haben auch die Kapitäne der Handelsschiffahrt ihre Sorgen, Probleme und Nöte. Ich möchte ihre Leistungen auf keinen Fall schmälern. I

ch bin Kapitän eines Trawlers, das ist etwas ganz anderes. Sobald ich das Fanggebiet erreicht habe, hängt alles von mir ab. Ich habe meinen Auftrag. Wie ich diesen Auftrag erfülle, ist alleine meine Sache. Es hängt von meiner Erfahrung, meiner Disziplin und dem Blick aufs Echolot ab. Keiner macht mir Vorschriften. Die See ist keine Wasserstraße. Ich arbeite mit der See.

Ich habe ein unromantisches Verhältnis zur Fischerei: Sie ist eine Notwendigkeit. Ich will Geld verdienen. Mehr als 50 Jahre fahre ich nun zur See, mein ganzes Leben. Dabei lief der Start nicht grade klassisch. Mein Vater war Beamter in Mülheim a.d.Ruhr. Ich sah den Schiffen auf der Ruhr hinterher, besonders denen der „Weißen Flotte“ in Essen-Kettwig. Meine Eltern waren wenig begeistert von meinem Berufswunsch, doch sie erlaubten es mir. Mein Wunsch war einfach zu stark.

Ein Job an Land? Unvorstellbar. Das kam nie in Frage.

Ich war 14 und heuerte als Schiffsjunge in der Erzfahrt an. Auf dem Rhein von Rotterdam nach Basel, immer wieder den Fluss runter. Es gefiel mir, doch noch mehr gefiel mir, was ich im „Vlag en Wimpel“ beobachtete, einer legendären Seefahrerbar im Hafen von Rotterdam. Die Besatzung eines niederländischen Kutters warf mit Gulden nur so um sich. Große Geldbündel in den Taschen. Auch mir finanzierten sie einige Getränke in dieser Nacht.

Die letzte Überzeugungsarbeit lieferten die Groschenromane von Jerry Cotton, in denen ich Anzeigen für die Hochseefischerei entdeckte: „Die letzten Wikinger fahren in der Hochseefischerei“. Ich meldete mich in Cuxhaven und kam auf den Seitenfänger „Minden“. Ich war zwar erst 18, doch harte Arbeit kannte ich von meiner Lehrzeit auf dem Fluss.

Viele Jahrzehnte lang war ich auf dem Nordatlantik unterwegs. Grönland, Island, Spitzbergen, zwischendurch fuhr für eine Reederei auf den Färöer-Inseln. Auf diesem Trawler-Purse Seiner (Ringwaden) gab es sogar eine Orgel an Bord, weil die streng gläubigen Inselbewohner auf Kirchenmusik standen. In Alaska und Kamtschatka habe ich auch gefischt, das war mein Abstecher auf den Pazifik.

Was ich von alten Kapitänen lernte und mir abschaute, war ihre Disziplin. Wer später etwas wurde, der ging nach der Wache nicht gleich in die Koje, sondern notierte noch, was er wo in welcher Tiefe fing. Eine persönliche Landkarte, wo man Fisch findet. Diese Aufzeichnungen sind bares Geld wert. Ich habe daheim ein ganzes Regal mit Notizheften und handgefertigten Seekarten.

Informationen auf See zu erhalten, das kann man vergessen. Fischer lügen wie gedruckt, über Funk sowieso. Das ist gar nicht böse gemeint, das ist einfach so. „Mensch, hier ist gar nix los“, kann bedeuten, dass die Hols kaum an Bord zu bekommen sind. Gibt jemand durch, dass er zufrieden ist, werde ich auch misstrauisch. Unter befreundeten Kollegen hilft man sich, keine Frage. Dann hatte man vor einer Reise am Tresen einer Hafeneinweiche bestimmte Codes ausgemacht. An einen erinnere ich mich noch: „Fritz schlägt Emil“ bedeutete, dass es ein gutes Revier war.

Im Laufe der Jahre erlebt man auch Dinge, die für Adrenalinschübe sorgen. Auch das gehört zum Beruf. Einmal habe ich einen Helikopter aus der See gefischt, das ist kein Seemannsgarn. Das Ding war in der Nordsee abgestürzt, nahe der norwegischen Egersund-Bank und fiel keine 200 Meter entfernt an meiner Backbord Seite ins Wasser. Alle Passagiere und der Pilot überlebten und wurden von einem norwegischen Fischer, der dicht neben mir fischte, gerettet. Ich habe, nachdem ich den Fang an Deck gehievt hatte, eine Schwimmtrasse um den treibenden Helikopter ausbringen lassen. Mein Gedanke: eventuell eine Bergungsprämie für das Objekt kassieren.

Was sollte ich damit tun? Ich rief den Reeder an.

„Behalte den erstmal“, sagte er.

Nach ein paar Stunden habe ich den Beifang dann an ein norwegisches Küstenwachboot abgegeben. Der mögliche Havarielohn stand in keinem Verhältnis zu den Verlusten, die wir wegen entgangener Fangerlöse zu erwarten hatten.



Über die Gefahren auf See macht man sich als Fischer keine Gedanken. Man schiebt sie weg. Natürlich hat man von den Unglücken im Nordatlantik gehört. Von den gesunkenen Trawlern. Von Unglücken wie auf dem Fischereimotorschiff „Teutonia“, das im Mai 1968 auf dem Rückweg von einer Fangreise südwestlich von Island von einer großen Welle getroffen wurde. Wie ein Vorschlaghammer schlug ein Kaventsmann die Brücke ein. Drei Fischer starben. Oder der Untergang des Heckfängers „München“, der im Juni 1963 in schwerer See langsam volllief, weil die Speigatten defekt waren. 27 Fischer ertranken oder erfroren in den Rettungsinseln. Mehr als tausend Fischer, so die Schätzungen, kamen unter Island ums Leben. Ihnen hat man in Vik auf Island ein Denkmal gesetzt.

In kritischen Momenten kommt es darauf an, eine gute Mannschaft zu haben. Am 14. Mai 2000 gab es einen solchen Moment. Wir fischten mit einem Fangfabrikschiff, der 68 Meter langen „Hannover“, schwarzen Heilbutt unter Grönland. Auf der Gauss-Bank, in 1030 Meter Wassertiefe, um genau zu sein. Mein Bestmann stürzt auf die Brücke, außer Atem.

„Feuer! Wir haben ein Feuer an Bord!“

Der Brand war im Maschinenleitstand ausgebrochen. Wenige Momente später heulten die Sirenen. Rauch drang ein. Wir stellten die sogenannte Verschlussrolle her und der Feuerstoßtrupp begann, unter schweren Atemschutz, mit den Löscharbeiten. Als ich die Reederei informierte, trug ich schon eine Atemschutzmaske. Beißender Qualm und Dämpfe waberten durch die Kabelkanäle, die damals noch nicht vergossen waren, und verteilten sich im gesamten Schiff. Windstärke sieben bis acht Beaufort, ruppige Seen aus Nordost. Zweimal meldete der Stosstrupp: „Offenes Feuer gelöscht!“ Doch hinter den Verschalungen und Schaltschränken setzte sich ein Schwellbrand fort. Ich entschied sofort, den Stosstrupp aus dem Maschinenleitstand abzuziehen, und flutete diesen mit CO<sub>2</sub>, damit sich der Brand nicht weiter ausbreiten konnte. Die Hauptmaschinen wurden abgestellt.

Meine Crew aus 21 Mann musste von Bord, das war klar. Ich setzte ein „Mayday“ ab. Wir hatten Glück. Ein grönländischer Trawler, die „Polar Nattoralik“, befand sich in der Nähe und erreichte uns nach knapp zwei Stunden. Später kamen uns zwei weitere Trawler zur Hilfe. Meine Männer kletterten über pendelnden Jakobsleitern von Bord und fuhren mit Schlauchbooten rüber zu den Kollegen, was angesichts der schweren See gar nicht so einfach war. Ich blieb an Bord. Das Fanggeschirr, das noch am Meeresgrund war, hielt das Schiff mit dem Heck in Wind und See, quasi wie vor einem Anker. Ich verlasse mein Schiff nicht, solange es Möglichkeiten gibt. Zur Herstellung eines Schleppgeschirrs kamen später sieben Mann der Besatzung zurück auf die „Hannover“.

„Polar Nattoralik“ nahm unseren Trawler auf den Haken. Wir kappten die Schleppdrähte (Kurrleinen) des Fanggeschirrs und setzten die sieben Seeleute wieder auf „Polar Nattoralik“ ab. Dann liefen wir Richtung Island.

Im Schiff und auf der Brücke standen giftige Dämpfe. Dort konnte ich mich nicht aufhalten. Aber der Überlebensanzug, den ich trug, war bequem und sorgte für Wärme. Ich habe in diesen Nächten gut geschlafen, auf einem Haufen Netze in einer Ecke an Deck. Man brachte mir Essen und Getränke mit dem Rescue Boat und es war gut auszuhalten. Ich wollte nicht, dass der Vorgang als „Bergung“ deklariert wird. Nicht für mich, nicht für die Reederei, auf die enorme Kosten zugekommen wären. Eine Frage der Ehre.

Am zweiten Tag, der Wind nahm mittlerweile auf sechs Beaufort ab, brachte man mir eine Nachricht von der Brücke des grönländischen Trawlers. Ich sollte das Schiff verlassen, Anweisung meines Reeders, was ich zunächst nicht glauben mochte. Erst, als man mir beim nächsten Besuch ein Telex mitbrachte, auf dem die Anweisung des Eigners deutlich formuliert war, willigte ich ein. Zu diesem Zeitpunkt war mein Job erfüllt, denn das Schleppen galt nicht mehr als volle Bergung sondern nur als Hilfeleistung. Am dritten Tag ließ ich mich, mit ein paar Leuten meiner Crew, wieder auf mein Schiff übersetzen. Nach einem Kontrollgang durch das Schiff konnte man vermuten, dass das Feuer erloschen war. Am 17.05. um 10:50 Uhr Ortszeit erreichten wir Reykjavik.

Die Feuerwehr von Reykjavik öffnete den Verschlusszustand und bestätigte: „Feuer gelöscht“. Keine sechs Wochen waren wieder draußen auf dem Fangplatz. Das zuvor gekappte Fanggeschirr konnten wir mit einem Suchanker wieder auffischen, gleich beim ersten Versuch. Somit hatten wir rund 200.000 D-Mark „gerettet“. Die Seeämter in Reykjavik und später auch in Emden, die den Unfall untersuchten, sprachen uns korrektes Verhalten und gute Seemannschaft aus.

In Reykjavik gab es noch eine Überraschung. Die Cuxhavener Bundestagsabgeordnete Annette Faße (SPD) überreicht mir einen persönlichen Brief. Von Bundeskanzler Gerhard Schröder, persönlich. „Ich bin erleichtert über die Rettung aller Besatzungsmitglieder“, schrieb er. Offenbar hatte er sich erinnert: Als er noch Ministerpräsident von Niedersachsen war, hatte Schröder unseren Trawler einmal besucht. Der Name der Landeshauptstadt hatte uns Glück gebracht.



**Kapitän Karl Friedhelm von Staa,** Jahrgang 1949, kam in Oberhausen auf die Welt. Von 1975 bis 1977 machte er sein BG-Patent in Cuxhaven. In seiner Freizeit segelt er gerne. Sein Sohn Sascha ist ebenfalls Kapitän. Von Staa lebt in Cuxhaven.

Zuletzt wurde am 23. November 2015 Tasiilaq, ein Ort an der Ostküste Grönlands, von einem Piteraqaq „überfallen“. Zwischen 7 und 8 Uhr (MEZ) erreichte der Mittelwind 32 m/s (115 km/h) mit Böen bis zu 53 m/s (191 km/h). An einer Wetterstation sollen sogar 70 m/s (252 km/h) gemessen worden sein. Die Schäden waren umfangreich.



## LETZTE REISE

**KAPITAN: STEFAN SCHMIDT**

**SCHIFF: FRACHTER CAP ANAMUR**

**SEEGBIET: MITTELMEER**

**DATUM: JUNI 2004**

In vielen Jahren auf See habe ich gelernt, meine Emotionen zu kontrollieren. Doch ich spürte eine Wut in mir, eine Empörung, die meinen Glauben an die Rechtsstaatlichkeit in Europa erschütterte. Nach Anklage eines italienischen Staatsanwaltes drohten mir viereinhalb Jahre Gefängnis und eine Geldstrafe von 400.000 Euro.

Mein Verbrechen: Ich habe 37 Menschen das Leben gerettet.

Weil ich Schiffbrüchige an Bord nahm, die in einem beschädigten Schlauboot auf offener See trieben und ohne Hilfe die nächsten Stunden nicht überlebt hätten. Manchmal erschienen mir das Gerichtsverfahren und die Reaktionen einiger deutscher Medien darauf wie Kapitel aus einem Roman von Franz Kafka.

Rein juristisch hätte ich mich als Kapitän schuldig gemacht, wenn ich weggesehen hätte. Also rein hypothetisch, denn ich frage mich, wie dies ein Mensch und Seemann mit seinem Gewissen vereinbaren könnte. Weil ich nicht weggesehen habe und tat, was ich tun musste, wurde ich angeklagt. Ich befand mich also in einer Lage, in der ich nur verlieren konnte.

Mein Leben lang bin ich zur See gefahren, wegen der schönen Lieder. Die Lieder über die Seefahrt haben es

mir angetan. Nur über die Seefahrt gibt es solche Lieder, ich habe jedenfalls noch nie welche über Frisöre oder Fleischereifachangestellte gehört. Mich faszinierte dies als Jugendlicher, also fuhr ich los, die Welt kennenzulernen. Ich war in vielen Häfen. Ich mochte meinen Beruf. Als ich eine Familie hatte, suchte ich mir einen Job an Land und leitete eine Seemannsschule in der Südsee, auf Kiribati.

Einmal kam der höchstmögliche Besuch: Die Queen und ihr Gemahl Prinz Philip gaben sich im Rahmen eines Staatsbesuchs die Ehre. Vor der royalen Visite kam Haushofmeister Sir Haseltine aus London zu uns und erklärte uns einige Standards, etwa, dass man Phillip mit „Your Royal Highness“ anredete, im Laufe des Gesprächs dann als „Sir“. Die Queen hieß „Your Majesty“, danach nur „Madam“. Abends wurden wir auf ihre Yacht „Britannia“ zur Cocktailparty eingeladen. Die Queen begrüßte jeden Gast mit Handschlag, sie trug Handschuhe. Ich mochte Philip und seinen Humor. Er erklärte mir im Gespräch, dass er Ehrenvorsitzender der Umweltschutzorganisation WWF sei. In diesem Jahr sei die „Titmouse“ der Vogel des Jahres (übersetzt: Meise). „Ein Tier mit solch einem Namen darf man doch unmöglich aussterben lassen!“, rief Philip. Darauf hoben wir das Glas. Die Party fand auf dem Oberdeck statt. Auf dem Achterdeck spielte die Königliche Gardekappelle alte Posthornsignale aus England. Ich habe selten so etwas Beeindruckendes gehört.

Ich habe in meinem Leben auf See vieles erlebt. Angenehmes, aufregendes, nicht so schönes. Meine letzte Reise als Kapitän wurde meine traurigste.

Auf 33°, 46' Nord und 12°, 15' West beginnt diese Geschichte, 47 Seemeilen (knapp 86 Kilometer) vor der Küste von Libyen, am Nachmittag des 20. Juni 2004. Mit der „Cap Anamur“, einem kleinen Frachter der Hilfsorganisation „Komitee Cap Anamur“, befinden wir uns auf dem Weg nach Jordanien. An Bord: medizinische Güter, Lebensmittel und Notfallausrüstung. Den Lotsen für den Suez-Kanal habe ich bereits bestellt. Zuvor hatten wir Häfen in Sierra Leone und Liberia angelaufen, und unterwegs gab es immer wieder Probleme mit der Maschine. Auf den Kanaren und in La Valletta (Malta) lagen wir wegen Reparaturarbeiten fest.

Der Zweite Offizier ruft mich auf die Brücke. Ein Schlauchboot ist durchs Fernglas zu erkennen, und zunächst glaube ich, dass es sich um Arbeiter einer nahegelegenen Ölbohrplattform handelt. Doch dann winkt jemand mit einem roten Tuch. Wir fahren näher heran. Das Boot ist überladen, es verliert anscheinend Luft, es ist instabil, der Außenborder stößt Rauch aus. Ich weiß, dass der Wetterbericht eine Zunahme des Windes auf fünf Beaufort voraussagt.

Diese Männer haben keine Chance, die Nacht zu überleben.

Ich lasse die Maschine stoppen. Zunächst kommt nur einer der Schiffbrüchigen an Bord, weil man sich auch im Mittelmeer vor Piraten in Acht nehmen muss. Der junge Mann erklärt auf Englisch, dass sie allesamt aus dem Sudan stammten. Sie hätten in einer Art Lager gelebt und für die Bezahlung der Überfahrt in einer Hotelanlage an der Küste arbeiten müssen. Mit Hilfe eines Kompasses für Kinder hielten sie nach Norden, um die Insel Lampedusa zu erreichen. Als wir das Schlauchboot mit einem Kran an Deck der „Cap Anamur“ hieven, findet ein Matrose einen Zettel mit einem Gebet:

„Lieber Gott / wenn Du meinst, dass diese Fahrt gut ist / lasse sie gut enden / Wenn Du meinst, dass sie nicht gut ist, verhindere sie.“

Jeder Kapitän kann bestätigen, dass es eine schwierige Situation ist, Flüchtlinge an Bord zu haben. Wo gehen sie an Land? Welcher Staat nimmt sie auf? Wer behandelt sie „mit Sicherheit und mit Würde“, wie es das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen verlangt? Ein libyscher Hafen kommt nicht in Frage und es stellt sich heraus, dass der nächstgelegene Hafen auf der Insel Lampedusa für die knapp hundert Meter lange „Cap Anamur“ zu klein ist. Ich bitte die Zentrale von „Cap Anamur“ in Köln um Unterstützung. Dort ist man aber offenkundig überfordert: Zunächst nennt man uns Häfen, die wegen der Größe unseres Schiffs nicht in Frage kommen und dann einen Phantasienamen, weil in der Verständigung mit einer italienischen Hilfsorganisation, die man um Rat bat, etwas schief gegangen ist.

Die Schiffbrüchigen werden derweil von unserer Bordkrankenschwester Birgit Geiger betreut. Die Männer sind dehydriert, weil die Wasservorräte im Schlauchboot aufgebraucht waren. Sie leiden unter Muskelschmerzen, von der langen Sitzerei. Aber die jungen Männer zwischen 17 und 35 Jahren erholen sich schnell in einem Notlager aus Matratzen und Thermodecken, das wir in einem Zwischendeck eingerichtet haben. Mit Tischtennis, Brettspielen, Kicker und der Musik aus einem kleinen Transistorradio kommen sie durch die nächsten

Tage, auch wenn ihre Stimmung wegen der Ungewissheit, was nun mit ihnen geschehen wird, gedrückt ist.

Keine 60 Stunden nach der Rettungsaktion erreicht uns der Funkspruch eines Fischkutters namens „Luigi Padre“, der um Unterstützung für mehr als 30 verzweifelte Kinder, Frauen und Männer auf einem seeuntauglichen Boot bittet. Die italienische Küstenwache erklärt sich jedoch für „nicht zuständig“ und verweist an die libyschen Behörden, die gar nicht auf den Hilfeappell reagieren. Ich gebe Order, die genannte Position anzulaufen, doch als wir in den Abendstunden dort eintreffen, sehen wir nur noch ein Wrack, das knapp unterhalb der Wasseroberfläche treibt. Angeblich, so erfahren wir später, nahm ein libysches Kriegsschiff die Schiffbrüchigen auf. Wir hoffen, dass diese Version stimmt.

Auch am nächsten Tag begegnen wir einem vollbesetzten Kahn, der an ein Ruderboot aus einem Stadtpark erinnert. Durch ein Megaphon bieten wir Hilfe an, doch die Passagiere lehnen ab; sie wollen Malta erreichen, knapp 160 Seemeilen (gut dreihundert Kilometer) entfernt. „Um uns weint doch sowieso keiner“, ruft uns einer zu. Wir eskortieren sie noch einige Seemeilen weit, bevor wie sie in der Dunkelheit der Nacht aus den Augen verlieren. Am 28. Juni kommen Elias Bierdel, der Geschäftsführer von „Cap Anamur“, mit drei Journalisten in einem Motorboot aus Tunesien an Bord. Ich bin froh über diese Unterstützung. Am 30. Juni übermitteln wir sämtliche Daten, die wir in Gesprächen mit den Schiffbrüchigen sammeln konnten, an die italienischen Behörden. Über Funk erhalten wir eine Einfahrtgenehmigung für Port Empedocle, Sizilien.

Ein Lotse wartet dort auf uns. Ich kläre mit dem Hafenmeister letzte Details, jetzt ist alles nur noch Routine. Doch dann bellt eine Stimme aus dem Funkgerät:

„Cap Anamur, hier spricht die italienische Küstenwache. Sie haben keine Erlaubnis, in unsere Hoheitsgewässer einzulaufen. Die Genehmigung wird verweigert!“

„Habe ich richtig verstanden?“, frage ich, „das kann doch nicht sein! Sie dürfen uns laut Seerecht mit Gereteten nicht die Einreise verweigern.“

„Cap Anamur, die Schiffbrüchigen haben ihren Status als Schiffbrüchige verloren. Warten sie in internationalen Gewässern auf weitere Anweisungen“, kommt barsch zurück.

Ihren Status als Schiffbrüchige verloren? Wie kann man denn den Status als Schiffbrüchiger verlieren? Was soll das bedeuten? Eine Erklärung erhalten wir trotz vielfacher Nachfrage nicht. Dafür tauchen Kriegsschiffe am Horizont auf und halten auf uns zu: Zwei Fregatten der italienischen Marine, drei Kreuzer der Küstenwache ein Polizeikreuzer, ein Boot der Zollbehörde sowie ein Hubschrauber, der immer wieder im Tiefflug über uns hinweg knattert. Vermummte Soldaten halten Maschinengewehre im Anschlag, als sie dicht an Bord vorbei rasen.

Es sind Szenen wie aus einem drittklassigen Action-Film, und die Darbietung ist in internationalen Gewässern so legal wie ein Piratenüberfall.

Die Schiffbrüchigen reagieren verängstigt, und auch mir ist mulmig zumute. Cap Anamur-Geschäftsführer Bierdel bittet über das Telefon im Auswärtigen Amt von Joschka Fischer um Hilfe, doch abgesehen von mitfühlenden Worten erhalten wir keinerlei Unterstützung.

Acht weitere Tage, in denen das Militär immer wieder Scheinangriffe auf unsere Fracht fährt und man uns ohne Begründung die Einreise verweigert, vergehen, bis das deutsche Fernsehen den ersten Bericht sendet. Während die italienischen Medien sachlich berichten und Papst Johannes Paul II in einer Andacht für uns betet, berichten deutsche Journalisten über eine angebliche „PR-Kreuzfahrt mit Flüchtlingen“. Der „Spiegel“ schreibt allen Ernstes von einem „heiteren Ausflug“, der „politisch brisant“ wurde – ein Zynismus, der mich bis heute fassungslos macht. Innenminister Otto Schily äußert in einer Erklärung mit seinem italienischen Amtskollegen, es handele sich „um einen gefährlichen Präzedenzfall.“ Drei Dutzend italienische Städte bieten an, die Flüchtlinge aufzunehmen; Venedig will sogar allen helfen. Doch die Berlusconi-Regierung lehnt unsere Einreise kategorisch ab.

Mit jedem Tag, der verstreicht, verschärft sich die Lage an Bord der „Cap Anamur“. Es mangelt nicht an Nahrung, auch nicht an Wasser; die hygienischen Bedingungen sind akzeptabel. Doch der Nervenkrieg hat Spuren hinterlassen. Einige Flüchtlinge reagieren aggressiv auf Reporter, es kommt zu einer Attacke auf einen Offizier. Bordkrankenschwester Birgit sorgt sich, dass einige über Bord springen könnten; andere haben mit einem Hungerstreik begonnen und rühren ihre Mahlzeiten nicht mehr an. Ich schlafe kaum noch und bin ständig auf der Brücke, denn ich fürchte um die Sicherheit des mir anvertrauten Schiffs.

Wachen holen einen Afrikaner, der sich ins Meer stürzen will, in letzter Sekunde von der Verschanzung. Am Morgen des 11. Juli berufe ich meine Offiziere zu einem Schiffsrat ein und diskutiere mit ihnen meine Entscheidung: Ich werde eine Notmeldung absetzen und am nächsten Morgen Porto Empedocle einlaufen, ganz gleich, was die Behörden sagen.

Es ist genug.

Mit halber Fahrt nähern wir uns gegen 10 Uhr der Hafeneinfahrt und werden von Kriegsschiffen verfolgt, aber immerhin: nicht beschossen. Über Funk hatte ich uns angemeldet, aber keine Antwort erhalten. Ein Lotse kommt an Bord. „Fahr langsamer, langsamer“, warnt er mich immer wieder, „die wollen dich reinlegen.“ Tatsächlich wird der Chef des Hafens später behaupten, ich habe mit überhöhter Geschwindigkeit die Sicherheit anderer Schiffe gefährdet. Ein Vorwurf, den er nach Aussagen seiner eigenen Untergebenen zurückziehen muss.

Als wir an der Pier festmachen, warten Polizisten, Kamerateams und Unterstützer auf uns. Auf der Brücke weinen alle vor Glück. Wir denken, die Probleme seien nun gelöst. Wir sollen uns gewaltig irren.

Einige Behördenvertreter kommen an Bord, sie geben sich freundlich und laden uns zu einem Kaffee in der Stadt ein. Bierdel, mein Erster Offizier und ich willigen ein, doch die Fahrt geht nicht in ein Café, sondern ins Hauptquartier der Polizei. Wir werden in ein Büro geführt, das wie eine Zelle eingerichtet ist.

„Man wird Sie wegen Schleuserei anklagen“, eröffnet mir einer der Beamten.

Ich weigere mich, das Protokoll zu unterschreiben, weil mich die Dolmetscherin auf Passagen hinweist, die frei erfunden sind. In den Prozessakten aber wird das Schriftstück später mit meiner Unterschrift auftauchen, aber für mich ist es ohnehin ein politisches Verfahren. Den Polizisten, die uns in einem Kleinbus ins Gefängnis bringen, ist die Verhaftung so peinlich, dass sie uns zu einer Eiscreme einladen.

Im Gefängnis empfängt man uns zuvorkommend. Die Mithäftlinge nennen mich überschwänglich „Il Salvatore“, den Retter. Elias Bierdel – der in deutschen Medien heftig kritisiert wird, weil er es wagte, einigen Unterstützern, die uns auf See Obst gebracht hatten, im Gefühl der Euphorie zuzuwinken – kommt in eine Zelle mit einem Mörder. Mein Mitgefangener heißt Stefano. Ein Autoknacker, der auf seinem Campingkocher einen vorzüglichen Espresso braut.

Fünf Tage verbringen wir hinter Gittern und werden während eines Hofgangs von echten Schleusern vorwurfsvoll gefragt, warum wir auf unserem großen Schiff nur so wenige Flüchtlinge unterbrachten. Wir sollten doch mal an den entgangenen Profit denken! Was sind wir denn für Versager! Es ist absurd und wäre beinahe zum Lachen, doch mich bewegen die Ereignisse und das Schicksal der Flüchtlinge. Auch Monate später finde ich kaum in den Schlaf. Die deutsche Botschaft schickt zu unserer Unterstützung einen freundlichen Konsul, der sich allerdings vor allem in Agrarfragen gut auskennt. Mit unserer Lage kann er wenig anfangen. Wir haben nicht mal die Möglichkeit, unsere Unterwäsche zu wechseln.

Im November 2007 beginnt vor dem Strafgericht von Agrigent der Prozess, wegen der „Beihilfe zur illegalen Einwanderung“. Elias Bierdel ist nach internen Querelen als Vorsitzender des „Komitees Cap Anamur“ abgelöst worden. Ich kann als Seemann und auch als Bürger nicht erkennen, was wir in dieser Ausnahmesituation falsch gemacht haben sollen. In seinem Plädoyer lobt selbst der Staatsanwalt unseren Mut, bevor er unterbricht, den Saal verlässt und eine Kollegin die Vorwürfe verliert. So soll die Position, auf der wir die Flüchtlinge aufgenommen haben, in maltesischen Gewässern gewesen sein; wir sollen angeblich versucht haben, mit Filmmaterial von der Rettungsaktion Geld zu verdienen. Dies alle ist grotesk. Alles andere als ein Freispruch ist für mich nicht akzeptabel.

Einmal im Monat geht die Verhandlung in Italien weiter, und jeder Prozesstag ist es eine deprimierende Erfahrung. Ein Fischer, der man mit seiner Besatzung wegen eines ähnlichen „Rettungsvergehens“ angeklagt hat, erzählt mir, dass seine Kollegen in manche Seegebiete südlich von Lampedusa nicht mehr hineinfahren, weil sie oft Leichen in ihren Netzen finden. An eine Tätigkeit als Kapitän ist für mich wegen der Verfahrenstermine nicht zu denken, und auch Angebote, als Ausbildungsoffizier zu fahren, muss ich ablehnen. Schlimm ist für das „Komitee Cap Anamur“, dass das Schiff an die Kette gelegt und erst Monate später wieder freigegeben wird.

Von den 37 Flüchtlingen schieben die italienischen Behörden 36 in Hochgeschwindigkeitsverfahren ab,

obwohl die meisten von ihnen betuern, aus dem Sudan zu stammen, was, nebenbei bemerkt, katholische Missionare, die sie an Bord betreuten, aufgrund ihres Akzents für wahrscheinlich halten. Ein 17-jähriger wird kurz nach seiner Abschiebung im Norden Ghanas erschossen. Ein Flüchtling, er heißt Mohammad Yussif, 28, ertrinkt im April 2006 beim erneuten Versuch, Europa zu erreichen. Sein Boot, das er wegen seiner Erfahrungen als eine Art „Kapitän“ mit 20 Menschen an Bord lenkt, kentert in einem Sturm.

Ich reise zu jedem Prozesstag in den Süden Italiens. Ein bekannter Politiker raunt mir bei einer Veranstaltung zu, dies müsse ich nicht tun, denn man werde mich nicht ausliefern. Doch ich will mich nicht aus dem Staub machen und der Justiz einen Vorwand liefern. So einfach möchte ich es den Staatsanwälten und dem Richter nicht machen.

Mein Verfahren endet mit einem Freispruch, in allen Anklagepunkten. Ich kann nicht sagen, dass ich erleichtert bin. Vielleicht schon ein wenig, denn möglich erscheint fast alles. Ich fühle eine gewisse Genugtuung, wenn man dies spüren kann.

Eigentlich ist dies Alles nur eines: traurig, entsetzlich traurig.

Die Musikerin Sarah Lesch hat zu Ehren von Kapitän Schmidt ein Lied geschrieben.  
Dies ist der Text.

---

#### DER KAPITÄN

Da wurd ein großer Preis verliehen,  
in dem Festsaal unserer Stadt.  
Alle waren dort versammelt,  
alles was Rang und Namen hat.  
Es wurd ein Preis dort nun verliehen,  
an einen großen Kapitän.  
Er hatte Flüchtlinge gerettet,  
und musste vor Gericht dafür stehen.  
Alle waren gut gekleidet,  
klatschten glücklich in die Hände.  
Viele sprachen große Worte,  
vor Zuspruch bebten schon die Wände.  
Dann kam der Mann der hoch gepriesen,  
alle wurden plötzlich still.  
Er sprach betroffen ein paar Worte,  
es sei Ihm alles viel zu viel.  
Was kann das für eine Welt sein,  
wenn der Mann einen Preis erhält.  
Und gleichzeitig vor Gericht steht,

für das Normalste auf der Welt.  
Ich sah Männer die ertrunken wären,  
und nahm Sie zu mir auf den Kahn.  
Für die Regierung warn es Illegale,  
ich denke das es Menschen warn.  
Und dafür brauch ich keinen Heldenruhm,  
ich hab's aus Menschlichkeit getan.  
Die Leute schauten sich verwundert an,  
und machten alle ein Gesicht.  
Der Moderator fragte sehr verduzt:  
„Ja aber freuen Sie sich denn nicht?“  
Der Kapitän sprach: „Nein ich freu mich nicht,  
wenn täglich hunderte ertrinken. Verzeihen  
Sie, aber da kann ich doch nicht hier stehen  
und freundlich winken.“  
Das war die Geschichte,  
vom kleinen Kapitän.  
Hast du sowas schon gehört,  
hast du sowas schon gesehen.



**Kapitän Stefan Schmidt**, Jahrgang 1941, fuhr knapp fünf Jahrzehnte zur See. Nach seiner Laufbahn als Seemann arbeitete er als Dozent an der Seemannschule in Travemünde. Seit 2011 ist er Zuwanderungsbeauftragter des Landes Schleswig-Holstein. Ein Ehrenamt, das der Landtag bestimmt. Stefan Schmidt hat drei Söhne und lebt in Lübeck.



## AUF GRUND VOR NEW YORK CITY

**KAPITÄN: PETER RÖSSLER**

**SCHIFF: FRACHTER "KOBE EXPRESS"**

**SEEGBIET: VERRAZONA BRÜCKE VOR NEW YORK CITY**

**DATUM: MÄRZ 2007**

Für jeden Kapitän ist es etwas Besonderes, einen amerikanischen Hafen anzulaufen. Damit meine ich nicht nur die Aussicht auf San Francisco oder New York. Die Behörden nehmen es seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 sehr genau und der bürokratische Aufwand ist enorm. Spätestens 96 Stunden vor Ankunft muss das Schiff bei der US-Küstenwache angemeldet werden. Alle Angaben zu Schiff, Ladung und Besatzung sind fehlerfrei zu übermitteln; der kleinste Tippfehler wird nicht akzeptiert und kann mit einem Bußgeld bestraft werden. Im schlimmsten Fall droht ein Einlaufverbot. Es ist auch keine Seltenheit, dass die US-Küstenwache einen Frachter vor dem Hafen aufstoppt, wobei die Beamten oftmals nicht gerade zimperlich mit der Besatzung umgehen.

Ist das Schiff fest an der Pier, kommen neben dem Agenten zuerst Beamte der Einwanderungsbehörde an Bord: Gesichtskontrolle. Jedes Besatzungsmitglied muss sich einzeln vorstellen und Fragen beantworten. Ich

habe mehrmals erlebt, dass einem aus der Crew der Landgang verweigert wurde, weil Beamten die Antworten nicht gefielen. Einmal hat sich ein Matrose über diese Behandlung beschwert. Ergebnis: Landgangverbot für das ganze Schiff – und obendrein gültig für alle US-Häfen an der Ostküste. Ich versuchte als Kapitän zu intervenieren. Ohne Erfolg.

Was sich im März 2007 im Hafen von New York mit der „Kobe Express“ (PANMAX-Containerfrachter, 294 Meter lang, 32 Meter breit) ereignete, hätte in vielfacher Hinsicht zu einem Albtraum werden können.

Es war eine schwierige Reise gewesen, die in Bremerhaven begann. Nach Rotterdam waren wir in die Ausläufer des Orkans „Kyrill“ geraten, mit enormem Schwell und sehr hoher See. Mit vier Tagen Verspätung kamen wir in Halifax an. Die Reise ging weiter entlang der Ostküste der USA, durch den Panamakanal, entlang der amerikanischen Westküste und dann von San Francisco nach Japan bis zum Zielhafen Hongkong. Das Schweröl, das wir dort gebunkert hatten, bereitete uns auf der Rückreise Probleme. Ständig setzten sich die Filter zu, weil der Brennstoff mangelhaft war. Die Maschinenbesatzung bekam das Problem aber in den Griff.

Ich machte mir darüber jedenfalls keine Gedanken, als wir aus New York ausliefen und alle Umschlagarbeiten pünktlich abschlossen waren. Ich studierte die Wetterberichte für die Atlantik-Überquerung. Ruhiges Wetter wurde angesagt, Rückenwind. Wir lagen im Fahrplan, ich freute mich auf zu Hause. Es war ein ruhiger Sonntag, dieser 17. März, leicht fiel der Schnee auf die Häuser von New York. „Maschine klar“, meldete der Leitende Ingenieur, der Lotse kam an Bord. Um 21 Uhr verließen wir unseren Liegeplatz am Global Terminal.

Was ich nicht ahnen konnte: Nun begannen einige der aufregendsten Stunden meiner Laufbahn.

Mit Hilfe zweier Schlepper hatten wir die „Kobe Express“ gedreht und nahmen Fahrt auf, in den betonnten Ambrose-Kanal. Ein großer Gastanker kam uns entgegen. Um ausreichend Abstand zu haben, hielten wir uns mit der Steuerbordseite nahe am rechten Tonnenstrich, ganz langsame Fahrt. Um exakt 22.04 Uhr passierten wir die Verrazano-Brücke, die Staten Island und Brooklyn verbindet. Kurz darauf bemerkte ich, dass eine gewaltige Dampfwolke aus unserem Schornstein aufstieg. Ich wunderte mich und trat hinaus auf die Brückendeck, um zu sehen, was los war. Es war exakt 22.14 Uhr, als ich auf die Brücke zurück kam und die Maschine ausfiel. Ohne Alarm, ohne Vorzeichen. Sofort versuchte ich, sie von der Brücke wieder zu starten.

„Schiff lässt sich nicht mehr steuern“, meldete der Rudergänger. „Schiff läuft aus dem Ruder!“

Das ablaufende Wasser drehte die „Kobe Express“ nach Backbord und direkt auf den Gastanker zu, der schon ganz nahe war. Ein kritischer Moment! Kritische Momente hatte ich schon erlebt.

+++

Das Expeditionskreuzfahrtschiff „MS World Discoverer“, auf dem ich als Erster Offizier fuhr, strandete im Mai 2000 auf den Salomonen, als das Schiff auf ein Riff lief, das so in keiner Seekarte eingezeichnet war. Der Kapitän setzte das leckgeschlagene Schiff in der Notlage gezielt auf einen Strand in der Roderick Dhu Bay. Alle Passagiere überlebten unverletzt; ich blieb zusammen mit dem Kapitän und dem Zweiten noch eine Woche lang an Bord des Havaristen, um Plünderungen zu verhindern. Wir hausten auf zwei Rettungsbooten, die wir zusammengebunden hatten und hielten abwechselnd Wache. Was für ein Abenteuer, besonders in der Nacht, wenn sich eine unheimliche Stille über die Bucht legte. Die Bergungsversuche mussten abgebrochen werden, als sich etwa einhundert bewaffnete Rebellen auf den Weg machten, um den Havaristen zu plündern.

+++

Ähnlich schlimm hätte es nur sieben Monate später kommen können, im Februar 2001. Ich fuhr als Erster Offizier auf dem Kreuzfahrtschiff „MS Bremen“, als eine Monsterwelle das Schiff in einem Orkan auf dem Südatlantik traf. Der Sturm blies in Böen mit mehr als einhundertfünfunddreißig Knoten, ich hatte so etwas noch nie vorher erlebt. Die Wellenhöhe schätzten wir auf mehr als fünfzehn Meter. Gegen 06:20 Uhr auf Position 45°54'S und 38°58'W setzte die „Bremen“ zweimal kurz hintereinander stark ein. Das Schiff kippte in ein Wellental – und dann sahen wir vor uns eine gewaltige Wand aus Wasser. Vielleicht dreißig Meter hoch, wir konnten das in der kurzen Zeit nur sehr schwer einschätzen.

Die „Bremen“ fuhr direkt in die Welle hinein. Ich stand in diesem Moment vor dem großen Mittelfenster der Brücke. Es gab einen gewaltigen Schlag, ein Krachen, als die Scheibe brach. Ich wurde vom eindringenden Wasser weggespült und durchschlug eines der Wandpaneele im hinteren Teil der Brücke. Zum Glück blieb ich bis auf ein paar blaue Flecke unverletzt. Die Brücke stand einen Meter hoch unter Wasser. Ich hatte Mühe, auf die Beine zu kommen.

Sämtliche Geräte vom Radar übers Echolot bis zum Kreiselkompass waren ausgefallen, Alarme piepten, Rauch stieg aus der Brückenkonsole auf. Die „MS Bremen“ lag manövrierunfähig quer in der schweren See. Mehrfach holte das Schiff mit extremer Schlagseite über. Es gelang dem Bootsmann und zwei Matrosen, das zerschlagene Fenster durch eine Holzplatte abzudichten. Eine halbe Stunde später waren die Maschinen wieder klar und wir konnten den Bug mit langsamer Fahrt wieder in die anrollende See drehen. Der Sturm flaute ab und wir liefen Buenos Aires als Nothafen an.



Doch zurück hinter die Verrazano Brücke, wo es nun knifflig wurde. Der große Gastanker kam immer näher. Der Lotse, ein groß gewachsener, hagerer Mann, vielleicht Anfang 40, schrie wilde Kommandos über die Brücke. Doch noch ein Kontrollverlust brachte uns in diesem Moment nicht weiter. Ich überlegte, was zu tun war und rief im Maschinenkontrollraum an.

„Können wir vom Notfahrstand starten?“, fragte ich den Leitenden Ingenieur. Er versuchte es, doch die Maschine sprang nicht an. Über das UKW-Gerät hörte ich die aufgeregten Stimmen meines Kollegen auf dem Gastanker und dessen Lotsen. Es kam nun auf jede Sekunde an.

Die Brückenuhr zeigte 22:19 Uhr.

„Anker an Steuerbord fallen lassen, fünf Kettenlängen!“, befahl ich.

Wenig später wurde das Schiff regelrecht nach Steuerbord gerissen und stoppte ab, doch das Heck drehte mit schneller Geschwindigkeit auf den voll beladenen Gastanker zu. Ich ließ den Backbord-Anker fallen. Das Manöver gelang, die starke Drehung der „Kobe Express“ wurde aufgestoppt.

Mit einem Abstand von weniger als hundert Metern passierte der Gastanker unser Heck. Welche Folgen es gehabt hätte, wenn es zu einer Kollision und womöglich zu einer Explosion des Gastankers gekommen wäre? In unmittelbarer Nähe der stark befahrenen Brücke zwischen Staten Island und Brooklyn? Ich mag es mir nicht vorstellen.

Ich atmete auf, doch nur kurz, denn wir lagen noch immer ohne Maschine und mit zwei Ankern vor New York quer im Fahrwasser des Kanals. Der auslaufende Strom drückte uns vollständig um die eigene Achse. Der Lotse hatte sich etwas beruhigt und Kontakt zu vier Schleppern aufgenommen, die uns zu einem Ankerplatz bringen sollten. Ich ließ beide Anker hieven, und um 23:20 Uhr meldete der Leitende Ingenieur, dass die Maschine wieder lief. Ich gab „langsame Fahrt“ zurück, die Schlepper zogen.

Doch nichts geschah.

Wir saßen fest, vor New York City, außerhalb des Fahrwassers bei Tonne 19, auf 40°34, 2'N und 074°02, 3'W, um ganz genau zu sein.

Mit einem Schiff auf Grund zu liegen, ist für jeden Kapitän eine unangenehme Sache. Mit einem Schiff vor einem amerikanischen Hafen festzukommen, ist ein Fiasko. Ich ließ sofort alle Tanks von Ballastwasser und Treibstoff peilen, um zu sehen, ob wir ein Leck hatten. Keine Veränderung, das war schon mal gut. Waren Ruder und Propeller frei? Mit einem Hand Lot ließ ich die Wassertiefe rund um das Schiff messen. Ergebnis: Die „Kobe Express“ lag mit dem vorderen Viertel der Backbordseite auf einer Sandbank. Ich unternahm erneut einen vorsichtigen Versuch, aus eigener Kraft loszukommen, doch das große Schiff rührte sich keinen Meter. Das nächste Hochwasser war erst für die Morgenstunden angekündigt. Wir mussten warten.

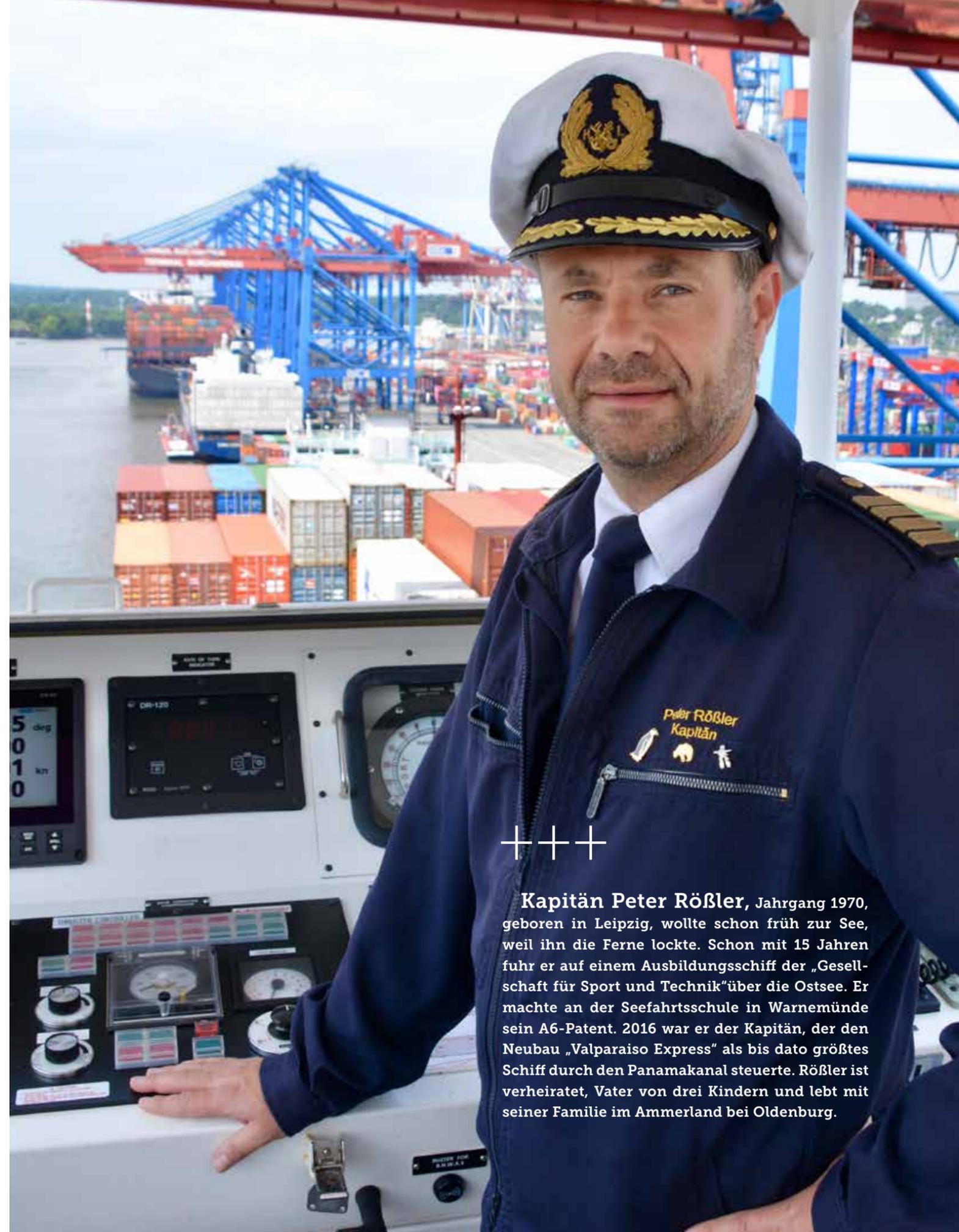
Ein Boot der Küstenwache traf ein. Ich stellte mich auf fluchende Hilfssheriffs ein, doch zu meiner Überraschung kamen zwei freundliche, junge Damen auf die Brücke. Nachdem ich ihnen versicherte, dass kein Öl austrat, halfen sie mir, diverse Fragebögen auszufüllen und nahmen meine Aussage zu Protokoll. Auf einen Test nach Alkohol oder Drogen verzichteten sie ebenso wie auf die Befragung weiterer Crew-Mitglieder. Bevor

sie sich verabschiedeten, händigten mir die Damen ein Schreiben des Hafenkaptäns aus: Bis die Ursache des Maschinenausfalls nicht geklärt war und das Schiff von der Klassifikationsgesellschaft besichtigt wurde, durften wir New York nicht verlassen.

Kurz nach vier Uhr kam Bewegung ins Schiff. Kurz darauf drehte es langsam über die Steuerbordseite ins Fahrwasser, und etwa eine halbe Stunde später entschied ich, dass es Zeit für einen neuen Befreiungsversuch war. „Langsame Fahrt zurück!“ Und tatsächlich: Die „Kobe Express“ schob sich frei. Um 5:30 Uhr erreichten wir Gravesand Reede und gingen vor Anker. Ich wollte mich gerade ein wenig hinlegen, bevor der Besichtigter des Germanischen Lloyds an Bord kommen wollte, den die Agentur noch in der Nacht bestellt hatte, als der Leitende Ingenieur auf die Brücke kam. „Ursache des Ausfalls war ein Wassernest im Tagestank“, sagte er. Einige Stunden später bestätigte der Sachverständige diese Einschätzung und bestätigte auch, dass die Maschine wieder voll einsatzbereit war. Auf der Brücke herrschte dennoch Nervosität, denn Taucher waren im Wasser, um den Rumpf zu untersuchen. Hatte das Schiff Schäden davon getragen? Gab es etwa Risse? Ich war einigermaßen nervös, als die Männer auf die Brücke kamen. Mit guten Nachrichten: Sie hatten nicht mal Beulen festgestellt, sondern nur ein paar Kratzer entdeckt. Das Schiff war ohne Einschränkungen seetüchtig. Ich ließ mir meine Erleichterung nicht anmerken und begann mit der Schreibe, denn nun galt es, Stapel von Formularen auszufüllen.

Noch einmal kamen Beamte der Küstenwache an Bord, ließen sich zeigen, dass die Maschine einwandfrei lief und sammelten die Papiere ein. Um 17:00 Uhr verließen Besichtigter, Taucher und Beamte das Schiff. Keine anderthalb Stunden später klingelte das Fax-Gerät: die Freigabe des Hafenkaptäns lag vor. Wir hievten die Anker und setzten Kurs auf Halifax, Nova Scotia.

Ich war noch nie so froh, New York zu verlassen, wie an diesem Abend.



**Kapitän Peter Rößler**, Jahrgang 1970, geboren in Leipzig, wollte schon früh zur See, weil ihn die Ferne lockte. Schon mit 15 Jahren fuhr er auf einem Ausbildungsschiff der „Gesellschaft für Sport und Technik“ über die Ostsee. Er machte an der Seefahrtsschule in Warnemünde sein A6-Patent. 2016 war er der Kapitän, der den Neubau „Valparaiso Express“ als bis dato größtes Schiff durch den Panamakanal steuerte. Rößler ist verheiratet, Vater von drei Kindern und lebt mit seiner Familie im Ammerland bei Oldenburg.



## DAS SCHLIMMSTE SCHIFF DER WELT

**KAPITÄN: JONNY ROGGENDORF**

**SCHIFF: FRACHTER HINRICH PETERS**

**FAHRTGEBIET: IMMER WIEDER VON VAASA,  
FINNLAND, NACH BRAKE**

**DATUM: 1959**

Ich würde heute nicht mehr zur See fahren.

Für mich sind das keine richtigen Schiffe mehr, sondern nur noch gewaltige Kartons. Es gibt keine Liegezeiten in den Häfen, alles besteht nur noch aus Technologie, Computern, Programmen, völliger Kontrolle der Reedereien. Neben dem Spaß ist auch die Romantik schon lange über Bord gegangen.

Umgekehrt würden die Seeleute von heute nicht mehr gern unter den Umständen unterwegs sein wollen, mit denen wir damals auf See lebten. Die meisten deutschen Schiffe, die kurz nach dem Zweiten Weltkrieg über die Meere schipperten, waren reif für das Stahlwerk und den Hochofen. Die Bedingungen an Bord erbärmlich zu nennen, ist eher eine Untertreibung. Wenn ich heute jungen Seeleuten erzähle, wie es damals zuging, se-

hen sie mich an, als stehe auf meiner Stirn „Märchenonkel Jonny“. War aber so.

Das schlimmste Schiff, auf dem ich unterwegs war, war die Hinrich Peters der Reederei Peters aus Hamburg. Ich war 17 Jahre alt, Jungmann und hatte keine Ahnung, was mich erwartete. Die anderen Seeleute im Heuerstall auf Sankt Pauli anscheinend schon. Als sich nach tagelanger Warterei die Klappe öffnete und Max, der Heuerbaas, den Namen des Schiffes ausrief, war ich der Einzige, der das Seefahrtsbuch hinwarf. Das hätte mich stutzig machen sollen, den üblicherweise lagen dort mehrere, sobald der Name des Schiffes ausgerufen wurde. Es war auch bekannt, dass ein kleines „Taschengeld“ die Entscheidungen von Max beeinflussen konnte, wenn es mehrere Interessenten für eine Heuer gab.

Im Falle der Hinrich Peters aber lächelten die anderen Seeleute nur etwas diabolisch. Außer mir hatte sich niemand gerührt. Erst hinterher lernte ich, dass man die Reederei wegen ihres zweifelhaften Rufs an der Küste nur „Plünnen Peters“ nannte. Max sah mich mit einem seltsamen Ausdruck an und raunte: „Dann kum man rin ming Jung.“

In seinem Büro füllte er den Heuerschein aus, und erklärte mir, dass das Schiff im Mittelmeer unterwegs sein sollte, aber nicht von Hamburg, sondern von Kiel auslaufen sollte. Ein wenig seltsam kam mir das vor, doch ich sagte nichts. Er drückte mir eine Bahnfahrkarte und den Heuerschein in die Hand und schob mich mit einem „Goode Reis“ aus der Tür.

Ich fuhr also nach Holtenau zur Schleuse und meldete mich beim Makler. Wie ich erfuhr, hatte Hinrich Peters das Feuerschiff Elbe1 noch nicht passiert und wurde erst am nächsten Tag erwartet. Man werde mich anrufen, wenn es soweit sei.

„Könnt Ihr mein Gepäck an Bord bringen?“, fragte ich.

„Kein Problem“, hieß es.

Ich dankte, nahm die Fähre rüber nach Laboe und besuchte meine Eltern, die auf der anderen Seite der Kieler Förde wohnten. Mein Vater, der in der NS-Zeit nie in die Partei eingetreten war, hatte nach Kriegsende eine Stelle beim neugegründeten Zollgrenzschutz bekommen. Als ich am nächsten Morgen noch immer nichts hörte, meldete ich mich wieder beim Makler.

„Hinrich Peters? Ist bereits in der Schleuse.“

Ich fluchte, bat aber darum, nach der Vergesslichkeit wenigstens mein Gepäck an Bord bringen zu lassen, was auch zugesagt wurde. Hastig verabschiedete ich mich von meiner Mutter, die mir eine Tasche mit einigen Kleidungsstücken in die Hand drückte. Ich rannte runter zum Hafen, wo ein Lotzenboot ablegte, dessen Kapitän ich gut kannte. Er wollte einen Lotsen abholen. Als ich ihm meine Lage schilderte, willigte er gutmütig ein, mich zum Schiff zu bringen. Wir passierten die Lindenau-Werft von Friedrichsort, als ein Schiff aus der Holtenauer Schleuse auslief. Ein weißes, piekfeines Schiff, ein Schwede, modern und sauber, ein „Johnsson-Liner“, der Traum jedes Seemanns.

Gleich dahinter sah ich ein Küstenmotorschiff, das eine unglaubliche Rauchwolke ausstieß. Es hatte eine bräunliche Farbe. Wobei das keine Farbe im Sinne eines Anstrichs war. Es war Rost. Der Name des Schiffes war grade noch zu entziffern, als wir näherkamen:

Hinrich Peters.

„Jonny, da willst du wirklich einsteigen? Auf diese Rostlaube?“, fragte mich der Schiffsführer. Ich sagte nichts. Was sollte ich machen? Den Heuerschein hatte ich bereits unterschrieben und mein Gepäck war schließlich auch schon an Bord.

Zumindest dachte ich das.

Je näher wir kamen desto, desto deutlicher wurde, in welch desolatem Zustand der Kahn war. Der Anstrich glich einer Landschaft aus Rost. Dicke Patschen lösen sich schon von alleine ab. Mir wurde mulmig in der Magengegend. Einen solchen Schrotthaufen hatte ich noch nie gesehen. Mir fiel der Roman „Das Totenschiff“ von B. Traven ein. Das Lotzenboot ging längsseits. Ich bedanke mich und kletterte mit meiner kleinen Tasche die Lotsentreppe hinauf an Deck.

Zwei ältere Seeleute empfangen mich. Ein Matrose, der ein schmieriges, beige-kariertes Sakko trug, darunter einen fadenscheinigen Pullover, der einst blau gewesen sein mochte. Seine Hose war ausgebeult, auf dem Kopf trug er eine Sixpence-Mütze. Der andere trug eine ehemals weiße Offiziersmütze, einen Rollkragenpul-

lover und eine dunkelblaue Uniformhose.

Und an den Füßen: Filzpantoffel.

Es handelte sich um den Zweiten Offizier, um Herrn Voß. An Bord wurde er allgemein „Opa Voß“ genannt, er war bereits 63 Jahre alt. Auf meine Frage, ob mein Gepäck an Bord gebracht worden war, grinnten beide. „Dat seggt se all“, meinte Opa Voß und war wirklich belustigt. Die anderen Crewmitglieder, die ich wenig später kennenlernte, hatten von meinem Seesack nichts gehört. Vor Wut und Scham lief ich rötlich an. Wie sollte ich die nächsten Wochen ohne Kleidung und Bettwäsche überstehen? Einen guten Aspekt hatte es: Die anderen dachten, ich habe mein Hab und Gut im letzten Hafen versoffen. Als Gleichgesinnter, eingesegelt aus den Speunken von Sankt Pauli, wurde ich herzlich empfangen.

Die Decksbesatzung bestand aus einem Bootsmann, vier Matrosen, einem Decksjungen und mir als Jungmann. Alle an Bord hatten ein bewegtes Leben hinter sich und diverse Hiebe des Schicksals genommen. Ich habe nie wieder ein Schiff erlebt, auf dem so schlimm gesoffen wurde. Dies betraf die Deckcrew, den Steward, sowieso die Maschinisten, aber auch die Offiziere und den Kapitän. Jeden Morgen um acht ging der Donkeyman, also der Chef der Heizer, zum Ersten Offizier, der den Proviautraum verwaltete. Er ließ sich eine Flasche Balle Rum aushändigen, die er bis zum Ende seiner Schicht trank. Ohne Schnaps ging der Donkeyman nicht in die Maschine. „Kein Rum, kein Dampf“, lautete sein Motto. So bekam er jeden Morgen seine Ladung.

Beliebt war an Bord vor allem ein Schnaps namens „Eau de Vie“, ein zweifelhaftes Gesöff aus dem Hafen von Rotterdam, von dem ein Liter eine DM-Mark kostete. Ich glaube, es wurde aus Rückständen des Cognacs destilliert, aber woraus dieses „Wasser des Lebens“ hergestellt wurde, war den Trinkern der Hinrich Peters sowieso ganz egal. Es brannte und es machte schwindelig, das zählte.

Was das Fahrtgebiet anging, hatte sich entweder der Heuerbaas vertan oder die Reederei andere Pläne als das Mittelmeer. Es ging nach Finnland, um Grubenholz zu holen, für Brake an der Weser. Nicht Marseille oder Tanger waren das, sondern immer wieder Vaasa und Brake.

Die Decksbesatzung hauste in winzigen Zweimannkammern unter der Back. Meine teilte ich mit dem Decksjungen. Es war so eng, dass einer in der Koje liegen bleiben musste, wenn der andere aufstand. Ein kleiner Tisch war an der Wand montiert, ausgeklappt bot er die Fläche eines Blattes Papier. Ich bekam die Oberkoje, durch die direkt das Klüsenrohr der Ankerkette verlief. In einer Freiwanne, als ich schlief und das Schiff Anker fallen ließ, erschrak ich durch das laute Geklöter so heftig, dass ich hochschreckte und mir den Kopf am Rohr aufschlug. Ich ging K.O. und fiel rückwärts auf die Matratze.

Was die Verpflegung betraf, muss ich sagen, dass das Wort „Verpflegung“ nicht beschreibt, was wir täglich vorgesetzt bekamen. An Bord hielt sich das Gerücht, dass der Koch seinen Beruf im Straßenbau erlernt hatte. Als Teerkocher. Die Kombüse befand sich mittschiffs hinter dem Heizdom, wobei Smutje und Steward in den Kammern gleich dahinter hausten. Was sich immerhin auf den Sozialen Frieden an Bord auswirkte: Ich weiß nicht, ob der Koch bei räumlicher Nähe zu Deckscrew oder zu den Heizern im nächsten Hafen eingelaufen wäre.

Ich habe nie wieder eine derart verschmutzte Küche gesehen und möchte die Details auslassen, um den Lesegenuss nicht zu unterbrechen. Zu jener Zeit mögen die technischen Geräte noch nicht auf einem Standard von heute gewesen sein – Reinigungsmittel wie Seife aber waren auch damals schon erfunden worden. Ob es überhaupt welche auf der Hinrich Peters gab, möchte ich bezweifeln.

Auf dem Ofen, der mit Kohlen befeuert wurde, brodelte in einem großen Topf immerzu ein übelriechender Brei vor sich hin. Knochen, Speckschwarten und eingetrocknete Fleischreste köchelten in einer unheilvollen Mischung, die fast jeder „Mahlzeit“ beigemischt wurde. Es war eigentlich kein Kochen im herkömmlichen Sinne, sondern ein ewiger Zyklus aus Abfallverwertung, was dieser Smutje betrieb. Am Sonnabend, wenn die Seeleute auf allen Schiffen traditionell Erbsen-, Linsen-, oder Bohnensuppe vorgesetzt bekamen, sah er seine große Chance, die Abfälle der gesamten Woche loszuwerden.

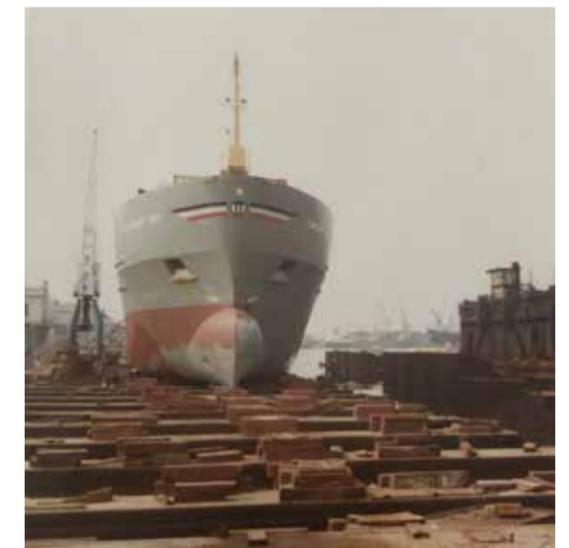
Einen Kühlraum oder zumindest einen Kühlschrank? Nicht an Bord der Hinrich Peters! Das Fleisch wurde in den belüfteten Proviautraum zum Trocknen gehängt. Eine schwarze, harte Kruste bildete sich, die man dann entfernte, um an das geschützte Fleisch zu kommen. Das mag aus heutiger Sicht wenig appetitlich erscheinen, war damals aber gängige Praxis und durchaus in Ordnung. Wenn man denn die schwarze Kruste wegwirft –

und nicht in Buletten recycelt. Den fiesen Geschmack nach Aas wurde ich lange nicht mehr los. Jede Kritik an seinen Künsten prallte am Koch ab wie Aromen an seinen Essen.

„Ich soll euch verdammte Penner am Leben erhalten. Von Mästen war nie die Rede“, entgegnete er, als der Bootsmann im Namen der Crew vorsprach. War das auch geklärt.

Nicht nur die Crew, sondern auch der Steward hasste diesen Koch. Die beiden waren etwa gleich alt, etwa sechzig, und machten sich gegenseitig den Alltag bei jeder Gelegenheit schwer. Es kam zu Szenen wie im Bauerntheater: Einmal war ich gerade vom Rudertörn abgelöst worden und kam die Treppe hinunter, als ich sah, wie der Steward ein Tablett von einer Hand in die andere jonglierte, dabei zischte und Flüche ausstieß. Es handelte sich um den Nachmittagskaffee des Kapitäns, der mitsamt etwas Gepäck serviert wurde. Nun hatte der Koch das Metalltablett auf einer glühenden Ofenplatte angeheizt und dem nichtsahnenden Steward durch die geteilte Kombüsentür mit zwei Topflappen übergeben.

Dass wir nicht verhungerten, lag an den Anforderungen der Speiserolle, die uns gesetzlich zustand. Auf keinem anderen Schiff hatte ich es erlebt, dass die Seeleute ihren Proviant einschlossen. In der Messe der Crew stand eine solide Einbauwand mit zwölf kleinen, verschließbaren Fächern. Einmal in der Woche händigte uns der Steward eine vorgeschriebene Menge Wurst, Käse, Butter, Marmelade und Kaffeersatz aus, sogenannten Muckefuck. Um welche Mengen es sich handelte, habe ich vergesse, aber sie waren auch zum Vergessen. Diebstahl unter Kameraden an Bord ist ein absolutes Tabu. Angesichts des gastronomischen Ausnahmezustands konnte aber niemand für gar nichts garantieren. Weil ich zu faul war, mein Fach zu verschließen, nahm ich die sparsamen „Delikatessen“ daher meist direkt zu mir.



Kommen wir zu den sanitären Einrichtungen. Unter der Back befand sich ein Raum, den man „Waschraum“ nannte, vielleicht deshalb, weil dort vor vielen Jahren einmal drei Waschbecken existiert hatten. Eine verrostete Rohrleitung und eine Beckenhalterung waren übrig. Zur Körperpflege stand ein Zinkeimer zur Verfügung, in den man Wasser mit einer Handpumpe aus einem ebenfalls komplett verrosteten Tank pumpen musste. Wer heißes Wasser wollte, konnte es mit Hilfe des Dampfes aus einem Steamrohr erhitzen. Allerdings schimmerte dann immer ein leichter Ölfilm auf dem Wasser, in den Farben eines Regenbogens. Ich weiß nicht, ob dieser Film für die Gesichtspflege wirklich geeignet war. Meistens nahm ich mit eiskaltem Wasser aus dem Zinkeimer vorlieb. Einige meiner Kollegen machten keine Anstalten, mit Wasser überhaupt in Berührung zu kommen. In den Kammern stand ein herbes Geruchsaroma, irgendwo zwischen Moschusochse, Harzer Roller und ungewaschener Socke.

Das Glanzstück war die Toilette. Es war ein winziges, an der Deck in der Verschanzung integriertes Kabuff mit einem (natürlich verrosteten) scharfkantigen Trichter in der Mitte. Dass die Toilettenbrille erfunden worden war, hatte sich auf die Heinrich Peters noch nicht herumgesprochen. Das Abflussrohr zeigte gradewegs in die See. Wer immer sich diese Konstruktion ausgedacht hatte, war nicht auf die Idee eines Rückschlagventils gekommen. Stampfte das Schiff oder tauchte vorne ein, dann schoss das Meerwasser nach oben. Erledigte man grade ein größeres Geschäft, kam es also vor, dass hinterher etwas am Rücken klebte. Dann brauchte es ein wenig Geduld. Mit der nächsten Welle wusch die See den Rücken wieder sauber. Kaltes Meerwasser soll sehr gut für die Haut sein.

Ich wurde vom Ersten Offizier, er hieß Lange, mit dem Matrosen Schmutzler für die Vier-Acht-Wache eingeteilt. Lange war bereits über 70 und nachtblind. Er hatte sein gesamtes Berufsleben auf Schiffen Danziger Reedereien verbracht. Während der Bombardements auf die Stadt waren sämtliche Unterlagen, die seine Arbeitszeit belegen konnten, vernichtet worden. Deshalb fuhr er noch im hohen Alter mit diesem Seelenverkäufer übers Meer. Wenn er zur Wache auf der Brücke erschien, tastete er sich aufgrund seiner Blindheit langsam zu einem kleinen Brett, das über dem Dampfheizkörper montiert war. Auf der Brücke gab es außer dem Maschinentelegraphen und dem Steuerrad nichts, nur ein Sprachrohr in die Maschine und sechs kleine Feuerlöscheimer, von denen niemand wusste, wofür sie gut waren. Ich habe sie nie befüllt gesehen. Radargerät oder Kreiselkompass galten als lässlicher Luxus an Bord. Der nachtblinde Lange hockte also auf der kleinen Heizung und steckte sich eine Pall Mall an. Es dauerte in der Regel knapp zwanzig Minuten, bis er etwas erkennen konnte.

Während ich auf der Nock Ausschau hielt, bediente Matrose Schmutzler das Ruder. Ein freundlicher Kerl, Mitte 50, der im Krieg auf zwei Schiffen versenkt worden war und seine Frau in einem Bombenangriff verloren hatte. Schmutzler war dem Alkohol verfallen. Ich habe ihn während meiner gesamten Zeit an Bord nicht eine Minute nüchtern erlebt. Während der Nachtwache war es besonders schlimm. Er konnte sich kaum auf den Beinen halten und riss am Steuerrad, als wolle er seinen Namen mit dem Kielwasser ins Meer schreiben. Das Schiff schlingerte durch die stille See, als ritten wir einen Sturm ab.

Wenn sich nun die Augen des Ersten Offiziers langsam, sehr langsam an die Dunkelheit gewöhnten, schob er seinen faltigen Hals nach vorne, betrachtete aus schmalen Schlitzfenstern den Mond, der an der Scheibe vorbeifegte, als säßen wir auf einem Fahrgerät im Hamburger Dom. Nach einer Weile sagte er dann:

„Herr Schmutzler, was zum Teufel steuern Sie da eigentlich?“

Eine Antwort gab es nicht.

„Herr Schmutzler, was liegt an, verdammt noch mal?“

Matrose Schmutzler rief dann lallend nach mir:

„Jonny, kum mol her, ik kann überhaupt nich seen wat dor an Kompass anliggen deit.“

Woraufhin der Erste aufstand, zum Steuerrad tapste, schnüffelte und rief: „Herr Schmutzler! Sie sind ja betrunken! Verlassen Sie augenblicklich die Brücke!“

Von nun an stand ich für den Rest der Wache am Ruder. Dieses Schauspiel wiederholte sich jede Nacht. Wochenlang. Mich wunderte jedes Mal, dass wir irgendwo ankamen.

Wie oft wir in der Böschung des Nordostseekanals landeten, habe ich nicht gezählt. Wenn das Kommando „Let go Anker!“ von der Brücke gebrüllt wurde, wussten wir Bescheid. Dann war es meistens aber schon zu spät. Der Grund für die häufigen Kontakte mit der Böschung war der Crew bekannt. In einer Stellung der Ge-

lenke blockierte manchmal das Rudergestänge; wer Ruder ging, wusste, dass er dies problemlos lösen konnte, indem er einfach einige Törns zurückdrehte. Dann konnte weitergesteuert werden. Kapitän oder Offiziere, die im Kanal steuerten, aber wurden darüber nie informiert, und weil niemand fragte, hielt die Crew ihr kleines Geheimnis mit diebischer Freude für sich. Die feinen Herren wüssten schon Bescheid. Aufgrund des extrem langsamen Tempos der Hinrich Peters, die mit sechs Knoten Maximalgeschwindigkeit, also mit dem Tempo eines ambitionierten Tretboots über die Meere schlich, kam es nie zu größeren Schäden. Wir kamen stets aus eigener Kraft wieder frei.

Mit Ausnahme der Seewachen ging niemand an Bord einer Arbeit nach. Dabei gibt es auf einem Schiff immer etwas zu tun. Dinge müssen gewartet, instandgehalten, gesäubert, geschrubbt und vor allem: gepflegt werden. Ein Schiff ist im Prinzip eine ewige, schwimmende Baustelle. Nicht aber Hinrich Peters. Die Crew hatte den Standpunkt, dass diese Karikatur eines Schiffes ohnehin nicht zu retten war. Die Reederei sollte doch froh sein, dass es Bekloppte gab, die sich damit hinaus auf See wagten. Meine Reputation an Bord litt, als mein Seesack endlich eintraf und ich meine Kleidung wechseln konnte. An den Besäufnissen hatte ich nie teilgenommen, dafür einige Male Kameraden in extremen Rauschzuständen geholfen, wieder an Bord zu gelangen.

Ich habe mich rückblickend oft gefragt, wie ein Schiff in diesem Zustand eine Fahrterlaubnis und ein Klassenzertifikat der Seeberufsgenossenschaft und des Germanischen Lloyd bekommen konnte. Am Heck baumelte (mangels Tempo wehte sie eher selten) immerhin eine deutsche Flagge. Wie konnte es sein, dass ein Schiff den Hafen verließ, dessen Luken sich nicht seefest verschließen ließen? Das sämtliche Sicherheitsanforderungen nicht in Ansätzen erfüllte? Wie war es möglich, das Besichtigter eine schwimmende Katastrophe wie die Hinrich Peters jahrelang durchkommen ließen? Ich vermute heute, dass es Anweisungen gab, das Schiff auszulaufen zu lassen, weil niemand für das Wrack im Hafen zuständig sein mochte. Die einfachste Erklärung wäre natürlich, dass entsprechend finanziell oder mit kleinen Geschenken nachgeholfen wurde.

Lange blieb niemand auf diesem Schiff. Jedesmal, wenn wir in Brake oder einem anderen deutschen Hafen anlegten, verließen Seeleute das Schiff. Es kamen aber immer wieder dieselben verkorksten und versoffenen Typen zurück. Nach zweieinhalb Monaten war ich als Jungmann das dienstälteste Crewmitglied an Bord.

Der Alte ging in den Urlaub und wurde von einem deutlich jüngeren Kapitän abgelöst. Nach dem ersten Rundgang über das Schiff kam er mit einem Gesichtsausdruck auf die Brücke, als habe er gerade die Geisterbahn besucht. Was er dem Ersten Offizier mitteilte, war ziemlich deutlich und auch in der Lautstärke nicht zu überhören. Es fielen Begriffe wie „sehr peinlich“, „schämen“, „verdammter Rosteimer“ und ein paar weniger feine Ausdrücke. Ich stand am Ruder und freute mich. Der Auftrag, im Store eine Bestandaufnahme zu machen, fiel kurz aus: Es war außer ein paar Ratten nichts da. Der Kapitän orderte also eine große Ladung Farbe und Roller. In der Crew herrschte eine Stimmung, die aus der Hinrich Peters eine rostige Ausgabe der Bounty machte. „Wir sind doch nicht zum Arbeiten hier“, schrie einer der Matrosen, und meinte das ganz ohne Ironie. Als sie sich Mut angetrunken hatten, schlichen sie in den Store – und warfen sämtliche Malutensilien über Bord. Dann feierten sie ihre Tat bis in den Morgen, wobei sie dem Decksjungen und mir eine gewaltige Tracht Prügel androhten für den Fall, dass wir dem neuen Kapitän nur den kleinsten Hinweis geben würden.

Wenige Tage später liefen wir wieder in Vaasa ein. Einen Hafen übrigens, den ich nie sah. In meinem optischen Zustand mochte ich einfach nicht an Land gehen. Der Erste Offizier erschien in der Messe, um die Bestatzung aufzufordern, mit allen Mann das Schiff zu streichen. Die Seeleute sahen sich feixend an: „Aber womit denn? Es ist doch nichts an Bord.“

So sehr der Kapitän auch tobte, es änderte nichts. Die Seeleute stellten sich dumm, und wer verantwortlich war, ließ sich nicht klären. Doch sie hatten den jungen Mann unterschätzt. Einen Tag später erschien er persönlich in der Messe und ließ die Crew vollzählig an Deck antreten. Dort standen: diverse Eimer Farbe und Dutzende neue Farbrollen. Anscheinend hatte er in Vaasa einige Beziehungen und einige Flaschen Alkohol im Tausch anbieten können.

Schlechtgelaunt und fluchend nahmen die Matrosen die Arbeit auf. Der Schiffsjunge und ich pinselten die Bordwand von der Kai aus. Entrostet wurde nicht, das war gar nicht möglich. Man musste fürchten, bei zu starkem Druck Löcher in die Bordwand zu schlagen. Je länger der Tag dauerte, desto mehr Farbrollen fielen den Besatzungsmitgliedern ins Hafenbecken. Mit treuherzigem Augenaufschlag sagten die Matrosen dann: „Deid

mi leed Capitain. Rull is mi ut de Hand rutscht. Hebbt se noch eene?" Das ging so lange, bis auch die letzte Rolle samt Stil im Wasser verschwunden war. Die einzigen, die fleißig rollten und pinselten, waren der Schiffsjunge und ich.

Der Kapitän hatte eine Gesichtsfarbe angenommen, die farblich zu den helleren Rosttönen passte, und hastete die Gangway hinauf. Kurze Zeit später war er zurück, mit mehreren aufgestielten Ankerschrubbern. Jeder Matrose bekam nun einen Stil in die Hand gedrückt, und auch eine Schlinge ums Handgelenk gelegt. Nun waren weitere „Missgeschicke“ ausgeschlossen. Seine Offiziere bekamen die Weisung, jeden Schritt der Arbeit gründlich zu prüfen. Dann stampfte er davon, wobei Begriffe wie „Pack“ und „Säuferbande“ zu hören waren.

Ungläubig sahen sich die Matrosen aus geröteten Augen an. Wie war das möglich? Wütend ergaben sie sich ihrem Schicksal und beschmierten derbe fluchend die Bordwand. Niemand besaß Arbeitskleidung. Der Anblick von fünf verlotterten Gestalten, die in verschmutzten Sakkos und schmierigen Pullovern Farbe an ein hässliches Schiff klatschten, wurde zur Schau. Die Hafendarbeiter amüsierten sich, und immer wieder hallte lautes Gelächter über die Pier. Als es Abend wurde über Vaasa, hatte die Backbordseite einen frischen Anstrich. In der Crewmesse entlud sich dann der Frust in einem Feuerwerk von Beschimpfungen, wobei die Ausdrücke „Sklaventreiber“ und „Arschloch“ noch zu den harmlosen gehörten.

Am nächsten Morgen erschienen sie auf der Brücke und überreichten ihre Kündigungen für Einlaufen Holtenau Schleuse. Der Bootsmann folgte ein wenig später. Er war zuerst bei mir gewesen. Als Analphabet hatte er die Kündigung nicht selbst schreiben können.

Beinahe wären wir in Vaasa eingefroren, denn schon eine dünne Eisschicht legte sich auf die Ostsee. Für jedes normale Schiff kein Problem, aber die Hinrich Peters war eben kein normales Schiff. Ein kleiner Eisbrecher nahm uns auf den Haken und zog uns mit neun Knoten hinaus auf die offene See. Neun Knoten! Mit diesem unglaublichen Tempo war dieses Schiff noch nie durchs Wasser geglitten. Leider war unser Geschwindigkeitsrausch nur von kurzer Dauer. Mit einem lauten Knall verabschiedete sich der Kreuzpoller vom Backdeck in die Ostsee. Nichts war vor diesem Rost sicher. Es bedurfte einiger Flaschen Schnaps, den wütenden Schlep-perkapitän davon zu überzeugen, uns wieder aufzupicken. Nach einigen Versuchen gelang es aber, und wir erreichten offenes Wasser.

Ich hatte inzwischen die Zwölf-Vier Wache übernommen, die sogenannte „Hundewache“, sehr unbeliebt unter Seeleuten. Ein Matrose aus Lübeck, mit dem ich mich angefreundet hatte, und der Zweite Offizier, der gutmütige „Opa Voß“, mochten gerne Kaffee. Auf der Kanalschleuse in Holtenau, auf der es einen kleinen Kiosk gab, hatte ich deshalb bei einer vorigen Reise „Maxwell Coffee“ besorgt. Auch der Zweite bekam von uns immer „richtigen“ Kaffee, und nicht das erbärmliche Bordbräu eingeschickt. Als Gegenleistung verzichtete er darauf, uns in der Kälte hinaus auf die Nock zu schicken.

Opa Voß war ein feiner Kerl, hatte aber eine unangenehme Eigenschaft. Er nahm sein Gebiss, das anscheinend drückte, gerne raus und deponierte es in seiner Jackentasche. Oder er legte es auf das Fensterbord der Brücke. Was dazu führte, dass man manchmal, wenn man die Kauleisten vergaß, in ein fremdes Gebiss griff. Auf der Rückreise gab es dann noch ein Missgeschick, als ihm die Beißer herunterfielen und er sie in der Dunkelheit mit seinen Filzpantoffeln zertrat. Was er mit den Worten kommentierte: „So ´n Schiet! Nu mutt ik eerst mol wedder op ´n Felgen kauen“.

Ein paar Tage später liefen wir in der Holtenauer Schleuse ein. Das Säuferkommando hatte die Taschen bereits gepackt und stand, leicht schwankend, an Deck. Freudiges Gelächter und Jubel brachen aus, als sie die Ablösung entdeckten. Einer der Männer wurde besonders freudig begrüßt. Sie nannten ihn Montgomery, und tatsächlich sah er aus wie ein Totengräber, die man aus Wildwestfilmen kannte. Groß, sehr hager, mit einem finsternen Gesichtsausdruck. Er trug einen schwarzen Frack, ein Schweißstuch um den Hals und einen hohen, schwarzen Zylinder auf dem Kopf. Montgomery kam aus Lübeck und war an der Küste als Original bekannt. Obwohl er sturzbetrunken war, hielt er sich gerade und ging wie ein verarmter Adliger die Gangway hinauf. In seinem Pappkoffer befand sich ein zweiter Anzug für seine Arbeit als Heizer. Mehr besaß er nicht, denn er fand, mehr war nicht nötig.

Ich hatte genug gesehen. Auf der nächsten Reise musterte ich ab.



**Kapitän Jonny Roggendorf**, Jahrgang 1942, kam in Hamburg-Altona zur Welt. Sein Vater war Seemann. Die Mutter floh mit der kleinen Familie nach Warnemünde an die Ostsee. 1958 besuchte Roggendorf die Schiffjungenschule am Priwall. Er durchlief die damals klassische Karriere vom Moses zum Kapitän. Unter anderem fuhr er für eine isländische Firma im Liniendienst von Reykjavik an die Ostküste der USA. Nach seiner Zeit auf See arbeitete er als Reedereiinspektor. Roggendorf ist verheiratet, hat einen Sohn und lebt in Buxtehude.

