

VOM ENTLEIN ZUM SCHWAN

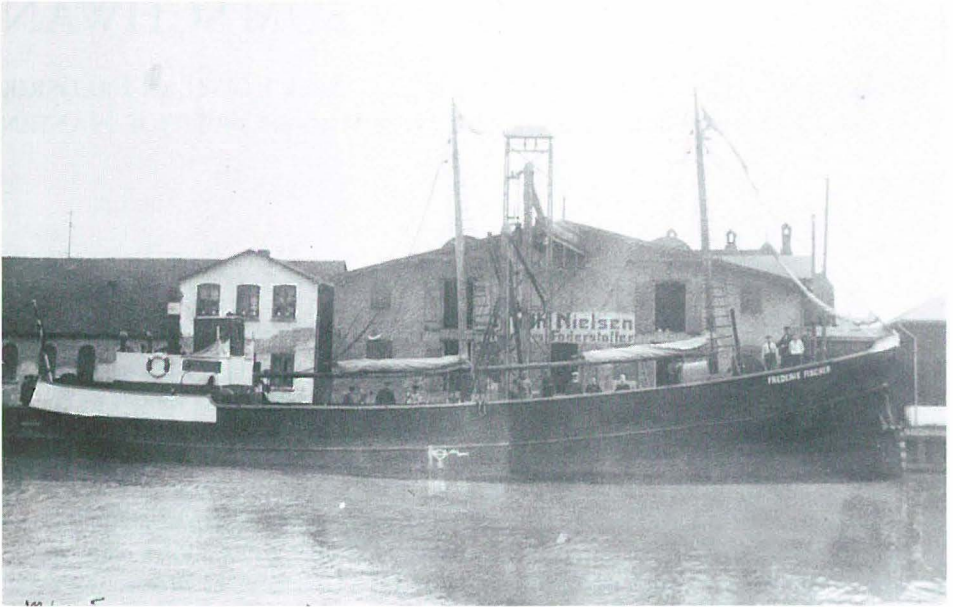
Die Wandlung des Motorseglers GERTRUD II, ex EDITH, ex FREDERIK FISCHER zum Dreimast-Großtopsegelschoner FRIDTJOF NANSEN

VON JENS RÖSEMANN

Kiek ut! Und schon flog ein dunkler Gegenstand von oben aus dem hellen Licht des Januar-Himmels in die dunkle Luke. Er kam aber nicht allein. Es folgten noch weitere in kurzen Abständen und auch gemeinsam. Burkhard und Nils mußten sich hinter dem Lukenrand unter Deck in Sicherheit bringen. *Wi komt noher wedder!* ertönte es mit einem gewissen drohenden Unterton als Abschluß dieses Überfalls. Die beiden jungen Leute schauten verdutzt auf ein rundes Dutzend wohlgefüllter Zampel. Im Januar 1948 waren gefüllte Zampel gleichermaßen eine Gefahr als auch Anlaß zu großer Hoffnung. Es kam auf den Ort an, wo man sie antraf. Hier auf dem Klütenewer GERTRUD II im Holzhafen zu Bremen war deren Anwesenheit eher gefährlich. Also wurde die Inspektion ihres Inhalts auf einen späteren Zeitpunkt verschoben und die Bündel hinter dem Schott verstaут, das sich vorkante des Vormastes quer durch den Laderaum zog. Hinter diesem Schott verbargen sich sieben Tonnen unschuldiger Steinkohle. Den Zustand der Unschuld hatte sich die Kohle im Laufe einiger



FRIDTJOF NANSEN heute.
(Foto: Monika Kludas)



FREDERIK FISCHER 1922 in ihrem damaligen Heimathafen Apenrade. (Sammlung Bent Mikkelsen)

Tage wieder erworben, nachdem das Schott die vollständige Löschung einer Ladung Steinkohle im Bestimmungshafen verhindert hatte.

Für den Seemann ist Ladung ein unantastbares Gut. Dieser Imperativ ist die Basis seines Berufes. Das Vertrauen des Kaufmanns auf die Moral der Seeleute bildet ihre Existenzgrundlage. Doch seit Ende des Krieges hatte diese Moral eine Wandlung erfahren. *Erst kommt das Fressen, dann die Moral!* Dieses Brechtsche Kredo galt selbstverständlich auch für die lebensnotwendige Wärme, die ein Mensch nun einmal zum Überleben braucht. Was da so aus heiterem Himmel in die Luke gesegelt kam, hatte auf ähnliche Weise wie die Kohle seine Unschuld verloren. Hafenarbeiter, die zweifellos Absender dieser Zampel waren, hatten noch nie einen ähnlich strengen Moralbegriff gegenüber der dem Seemann heiligen Ladung gehabt. Von Ausnahmen natürlich abgesehen. Umgekehrt wurde auch schon immer diese Ausnahme von den Seeleuten in Anspruch genommen. Dann nämlich, wenn der Durst ins Spiel kam. Man denke nur an die großen hölzernen Weinfässer in der Spanien/Portugal-Fahrt. Schaute der Kaufmann irgendwann einmal in die leeren Fässer hinein, dann litt sein Vertrauen in die Moral der Seeleute erheblich. Sie sahen von innen aus wie die Marterfässer der christlichen Inquisitoren. In jenen wurden die unglücklichen Abweichler vom rechten Glauben an den Gott der Liebe und Barmherzigkeit, dem Christen, Mohammedaner und Juden gleichermaßen huldigten, während eines fast endlosen Martyriums zu Tode gerollt. Die Seeleute pflegten ihren Durst in diesem Fahrtgebiet mit Wein zu stillen. Nicht etwa, daß einige Ablader diskriminiert worden wären! In kleinen Mengen taten die Lords jedem erreichbaren Faß in der Ladung die Ehre an. Dazu wurden sie angebohrt und nach dem Probenziehen wieder mit spitzen Holzpflocken verschlossen, die wie die Marternägel in das Faß hineinragten.

Nachdem hier einiges zum Lob und Tadel der Hafenarbeiter und Seeleute gesagt worden ist, sollten wir uns nun mit dem Star, Zeit und Ort der Handlung, den weiteren Darstellern und dem genannten Requisit zuwenden. Die GERTRUD II war als Segelschiff mit Hilfs-

motor eines von den wohl hunderten kleinen Frachtschiffen, die einst die Häfen Nord-europas und oft auch die Häfen im Binnenland bedienten. Wie ganz wenige deutsche Schiffe war sie im Krieg nicht verlorengegangen und auch nicht von den Alliierten beschlagnahmt worden. Ihr hohes Alter hatte sie wohl vor diesem Schicksal bewahrt. Burkhard raunte davon, daß sie als reines Segelschiff im Jahre 1871 gebaut worden wäre. Für den phantasieseligen Nils begannen nun vor seinem geistigen Auge verträumte Geschichten sich zu entfalten, deren harmloseste Version darin bestand, daß dieses Schiff einst Seite an Seite mit dem so häufig umgetauften Schiff (u.a. ONS WILHELMINTJE VAN VLAARDINGEN oder DE COURANT VAN BERGEN OP ZOOM) des legendären Ex-Admirals von Moskitonien, Hein Godenwind, auf der Elbe am Anker gelegen hätte.

✧

Die Wahrheit sah etwas nüchterner aus, gibt aber genügend Raum für phantastische Erwägungen. Für die folgende Schiffsbiographie dienten als Quellen: Lloyd's Register, Register des Germanischen Lloyd, Kapitän Heinrich C. Jungclaus, Nieder Ochtenhausen an der Oste, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven (DSM), Traditionssegler FRIDTJOF NANSEN e.V.

1919 Als EDITH in Kalundborg/Dänemark gebaut und erscheint daher zum erstenmal 1920 in Lloyd's Register:

Eigentümer: Rederiet Frode A/S, deren Manager W. Henckel.

Zweimastschoner aus Stahl.

Länge 27 m, Breite 6,92 m, Tiefgang 4,3 m.

156 BRT, 134 NRT.

Hilfsmotor, 90 PS, gebaut in Lysekil, Dänemark.

Fabrikat SCANIA aus Lysekil

1922 Neuer Eigner Aabenraa Rederi A/S, umbenannt in FREDERIK FISCHER

1922 erfolgte ein nicht spezifizierter Umbau. Zu dieser Zeit ist wohl die auf Seite 332 genannte Back mit dem kleinen Häuschen eingebaut worden. (Quelle: Bent Mikkelsen, Durgkøbing).

1927 Am 9. April verkauft an Martin P.F. Leistikow aus Arnis.

Neuer Name GERTRUD II, Heimathafen Hamburg,

Unterscheidungssignal: RGFQ

1932 Neues Unterscheidungssignal DJGJ.

1935 Neuer Eigner: Hans P.F. Morgenroth. Der bisherige Eigner legt sich ein neues Schiff mit dem Namen GERTRUD III zu.

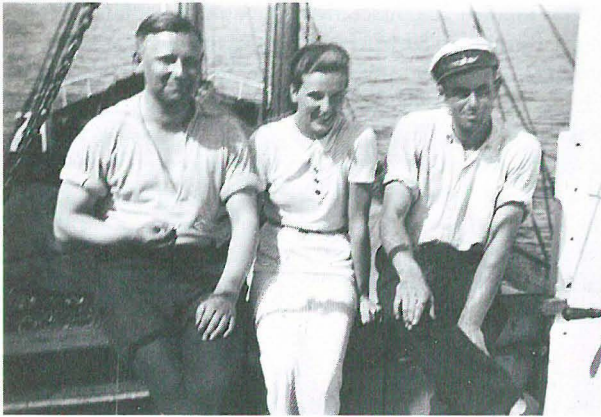
1936 Auf der Reise von Leba nach Stolpmünde: Riß des Zylinderdeckels nach Fehlzündung und Explosion im Motor. Das Schiff wurde von zwei Fischkuttern nach Stolpmünde eingeschleppt. Kein Bergungsfall, da das Schiff mit Segeln noch manövrierfähig war.

Morgenroth kauft den Motor, Typ GMU3L, 150 PS, 6 Zylinder, Viertakter, Seriennummer 3143/3148, Baujahr 1936, Hersteller Deutsche Werke Kiel.

Dessen Prototyp war 1932 erstmals von der Werft auf der Weltausstellung in Leipzig vorgestellt worden. Kosten ca. RM 100 000.

Der Einbau erfolgte in Danzig.

1936 Morgenroth erhält einen Neubau. Die beiden Brüder Morgenroth, der eine Schiffsmakler in London, beschließen, daß ihr bisheriger Steuermann, Heinrich C. Jungclaus aus Nieder Ochtenhausen, das Schiff erhalten soll. Die Finanzierung wird im Vertrauen auf die Fähigkeiten und Zuverlässigkeit des neuen Besitzers geregelt.



Familie Morgenroth, Eigner der GERTRUD II ab 1935, auf ihrem Schiff.

Kapitän Jungclaus wird nun Eigner und führt das Schiff bis zum Jahr 1981.

Kurz nach der Übernahme wird Jungclaus vom Versicherungsverein »Oste« als stellvertretendes Vorstandsmitglied gewählt.

1939–1941 Das Schiff fährt auch im Krieg weiter in der zivilen Ostsee-Fahrt, vorwiegend zwischen Deutschland und Schweden.

1943 Heinrich C. Jungclaus wird zum Vorstandsvorsitzenden des Versicherungsvereins »Oste« gewählt. (Urkunde vom 5. Januar 1968 zum 25jährigen Jubiläum im Hause Jungclaus.)

1941–1945 Das Schiff wird von der Kriegsmarine verpflichtet (K.M.D.). Der Kapitän führt das Schiff weiter als Zivilist. Auf dem Achterschiff werden eine 2 cm Flak und ein MG aufgestellt. Einquartierung einer Flak-Mannschaft.

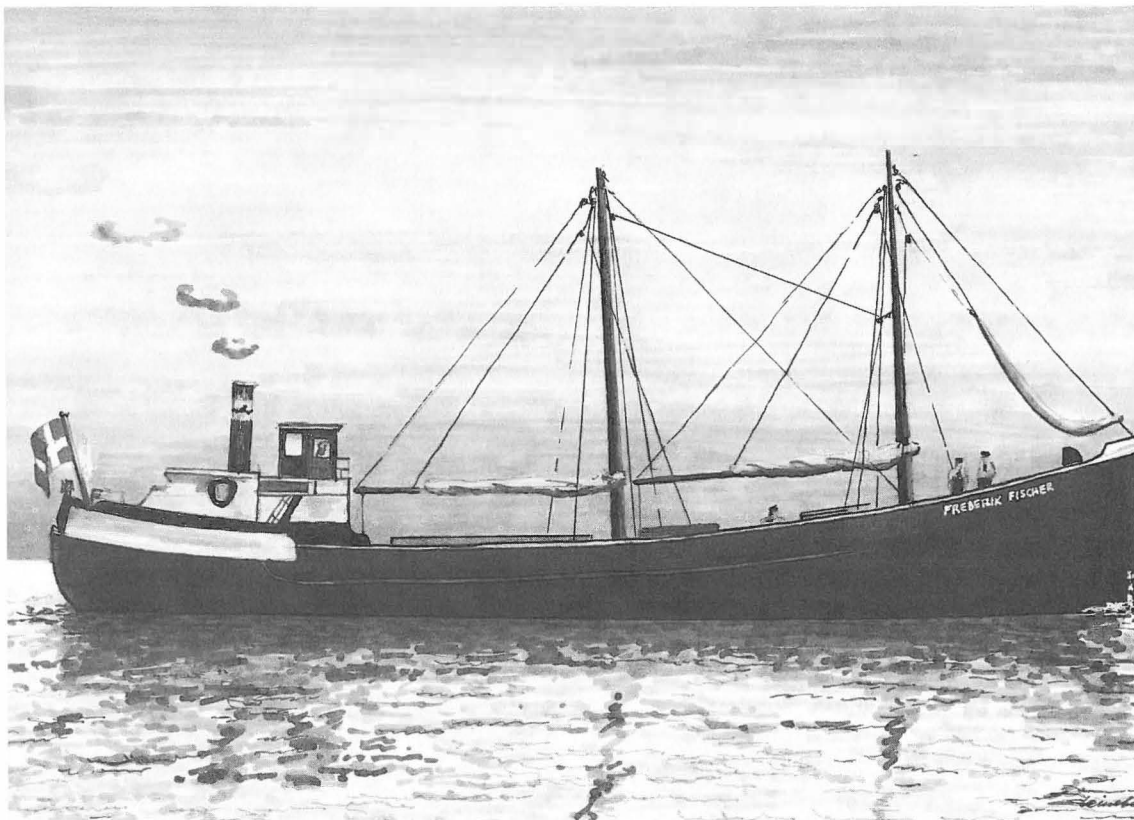
Die Frau des Kapitäns, die bisher und auch nach dem Krieg immer mit ihrem Mann mitfuhr, muß abmustern und wird für die folgenden Kriegsjahre an die Munitionsfabrik in Heinschenwalde kriegsdienstverpflichtet.

Einsatz des Schiffes vorwiegend in der Ostsee als Transportschiff.

Das Kriegsende. Für diese Zeit hier ein typischer Reiseverlauf während der letzten Kriegsmonate:

Reise von der Insel Saaremaa (Ösel) nach Ventspils (Windau). Dort eine Einsatzgruppe von 120 Mann mit Ziel Paldiski (Baltischport) in Estland eingeschifft. Ösel wieder angelaufen, da Baltischport bereits vom Gegner eingenommen. Von Ösel mit Ziel Ainati (Hainasch) ausgelaufen. Eine Stunde nach Auslaufen von einem Schnellboot zurückgeholt, da Hainasch ebenfalls vom Gegner eingenommen. Darauf von Ösel nach Riga und die Gruppe dort abgesetzt. Kapitän Jungclaus berichtete ferner, daß die Besatzung sich bei früheren Anläufen von Baltischport die Haare von jüdischen Frauen schneiden ließ, die dort aus dem KZ-Lager der deutschen Textilindustrie überstellt worden waren. Die Frauen konnten auf diese Weise ihre erbärmliche Ernährung aufbessern. Vor dem letzten Auslaufen von dort baten die Frauen auf herzerreißende Weise um die Mitnahme. Diesem Ansinnen konnte er aus zwei Gründen nicht nachkommen. Erstens war sein Schiff immer voll besetzt mit Truppenpersonal oder mit Ausrüstung beladen. Zweitens wäre das Einschiffen der Frauen nicht möglich gewesen ohne die Aufmerksamkeit der SS zu erregen. (Jungclaus: *Wir haben gewußt, daß diese schlimmen Menschen die Frauen kurz vor der Einnahme der Stadt durch die Rote Armee noch töten würden.*)

Kurz vor Kriegsschluß wurde GERTRUD II nach Hamburg beordert, um dort Munition für die Ostfront zu laden. Ein Himmelfahrtskommando! Bei Ankunft in Altona war die



FREDERIK FISCHER 1922, gezeichnet nach einem Pressefoto von Günter Steinebach.

Munition noch nicht eingetroffen. Der Kapitän fuhr zum Wochenende nach Hause. Bei einem Fliegerangriff war die Besatzung in den Altonaer Bunker geflüchtet. Durch einen Bombentreffer auf der Pier wurde das Überwasserschiff beschädigt. Die Explosion einer weiteren Bombe im Wasser verursachte ernstere Schäden am Unterwasserschiff.

Dem Kapitän teilte der befreundete Werftbesitzer Flint mit, daß er sein Schiff am Ellerholzdam auf seinen Slip geholt habe. Das bedeutete den »Heimatschuß« für die glückliche GERTRUD II, die auf diese Weise, statt auf See verheizt, nun auf dem Slip für den Frieden gerettet wurde. Die Reparatur wurde noch teilweise von der Kriegsmarine bezahlt. Bei Totalverlust eines Schiffes im Dienst der Kriegsmarine wurde dem Eigner in der Regel ein anderes Schiff gestellt. Im Jahr 1945 wäre dieses mangels Masse jedoch nicht mehr möglich gewesen.

1945 Die deutsche Handelsflotte ging als Kriegsbeute an die Alliierten. Eine geringe Anzahl kleinerer Schiffe wurde durch Losentscheid an ihre Eigner zurückgegeben. Aus dem Sekretariat des Verbandes der Deutschen Küstenschiffer erhielt Kapitän Jungclaus, der immer seine guten Kontakte pflegte, informell die Nachricht, daß sein Schiff eine Nummer mit einem »X« gezogen habe, also ihm ohne Auflagen zurückgegeben würde. Der Autor erlaubt sich die Bemerkung, daß sich hier wohl einmal die alte preußische Aussage bewahrheit hatte, daß *Glück auf die Dauer nur der Tüchtige hat*.

- 1951 Verlängerung des Schiffes bei der Oelkers-Werft in Hamburg-Wilhelmsburg auf 37,93 m, Vermessung jetzt 249 BRT, ca. 350 Ladetons. Die Luke als Langluke (21 m) für die Holzfahrt hergerichtet. Die alten Masten entfernt. Vor- und Achtermast mit je einem Baum als Ladegeschrir eingebaut. Umbaukosten ca. DM 138 000. Seitdem nicht mehr als Segelschiff mit Hilfsmotor, sondern als Motorschiff unter 300 BRT in den Registern geführt.
- 1952 Neues Rufzeichen, DGLS.
Ein weiterer Umbau erfolgte im Jahr 1960 bei der Werft H. Kroß in Wischhafen. Umbau des Achterschiffs (Kosten ca. DM 130.000). Im gleichen Jahr baute Kapitän Jungclaus in Nieder Ochtenhausen sein neues Haus.
- 1978 oder 1979 brannte in Holtenau das Vorschiff aus. Ein Besatzungsmitglied hatte in der Koje geraucht. (H.C.J.: *Das war einervon der Sorte, die man zu der Zeit von der Heuerstelle vermittelt bekam.*) Reparatur bei der Werft in Friedrichsort.
- 1981 Kapitän Jungclaus legt das Schiff in Arnis auf und verkauft es an Kapitän Hanns Temme: *Auf einen Schlag hatte ich plötzlich keine Lust mehr!*) Immerhin war der Mann mittlerweile 70 Jahre alt.
- 1981–1991 Das Schiff macht einige Frachtreisen, z. B. Obst von der Oste nach Stade bzw. Äpfel oder Fruchtkonzentrat von Stade nach Kopenhagen. Hauptsächlich liegt es aber in Arnis auf.
- 1991–1992 GERTRUD II wird nach Wolgast verholt. Auf der Peene-Werft totaler Umbau mit 200 ABM-Kräften und finanzieller Unterstützung durch den Bund zum Traditionssegler mit der etwas sperrigen Bezeichnung »Dreimast-Großtopsegelschoner«. Max. Segelfläche 850 m². Höchste Masthöhe 32 m. Verlängerung durch neues Achter- und Vorschiff auf 52 m. Logis: 10 Kabinen mit 48 Kojen. Besatzung: 12 Stamm-Crew und 36 Mitsegler, die meist aus Schulklassen, aber auch aus anderen Gruppen von Jugendlichen bestehen. Ausbau des alten Motors und Einbau eines Callesen-Vierzylinder-Diesel, 191 kW.

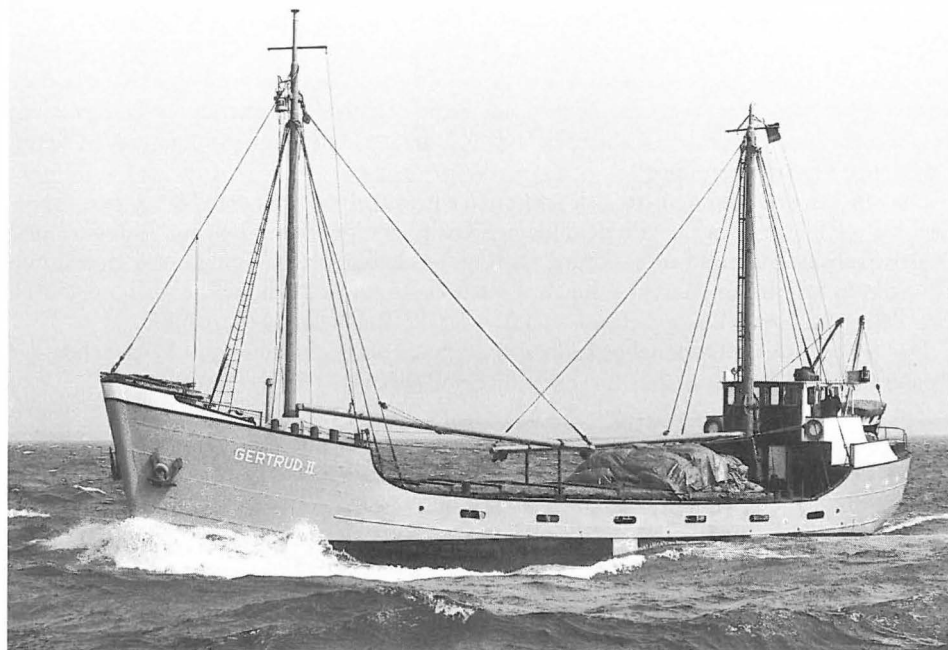
Nach der Taufe 1992 auf den Namen FRIDTJOF NANSEN geht das Schiff unter der Regie des Vereins »Leben Lernen auf Segelschiffen e. V.«, Wolgast, auf weltweite Fahrt. (Karibische Inseln, Galapagos, Cocos-Inseln, Island, Mittelmeer, Nord- und Ostsee). Jahresleistung etwa 20 000 Meilen. Aus unterschiedlichen Auffassungen über das Management des Schiffes kam es zur Übernahme des Schiffes durch den Verein »Traditionssegler FRIDTJOF NANSEN e.V.« mit Sitz in Wedel, der das Schiff entsprechend den Auflagen als Trainingssegler für Jugendliche betreibt.

Der ausgebauten Dieselmotor ist seit 1995 im Deutschen Schifffahrtsmuseum aufgestellt.

Reisen mit GERTRUD II 1948

1948 war das Vorschiff durch eine kleine Back geschützt, auf der an Backbord ein winziges Häuschen stand, in dem die Leute, die vor dem Mast wohnten, ihre Notdurft verrichten konnten. Die Spülung erfolgte durch Aufschlagen von Wasser mit der Schlagpütz. Die WC-Einrichtung wurde ebenso wie das Schiff selbst und alle seine Anlagen stets in peinlicher Sauberkeit gehalten.

Im Vorschiff befand sich das winzige Logis für die Vorgergäste. Zu dieser Zeit waren das der Leichtmatrose Burkhard, der Jungmann Nils und der Decksjunge. Wenn von dem Letzteren der Name nicht vorkommt, ist das keine Mißachtung seiner Person. Sein Name könnte ohne aufwendige Dokumentenforschung nicht mehr ermittelt werden. Gerufen wurde er mit der üblichen Funktionsbezeichnung »Moses«. Als solcher wird er hier auch



GERTRUD II 1973 vor Aarhus. Nach dem Umbau 1951 fuhr sie nur noch als Motorschiff.
(Foto: Bent Mikkelsen)

künftig auftreten. Ganz eindeutig kann aber berichtet werden, daß er aus Schlesien stammte. Ein vager Hinweis auf seine ursprüngliche Heimat war das von ihm häufig benutzte Wort »Lerge«.

Oben ist zweimal das Wort »winzig« gefallen. Es soll nicht als Abfälligkeit betrachtet werden. Die Ladefähigkeit der GERTRUD II betrug seinerzeit 220 metrische Tonnen. Was soll da denn noch für das Logis der Besatzung übrig bleiben? Übrig blieb ein Raum für einen kleinen Tisch, der an zwei Seiten von einer schmalen Bank umgeben war, in der sich die vier Backskisten für die Ausrüstung der Logisbewohner befanden; für einen kleinen Ofen und für einen Durchgang an der rückwärtigen Seite. Über dem Tischchen war eine Petroleumlampe in der üblichen Weise kardanisch aufgehängt. Einen Luxus konnte dieses Logis trotz seiner winzigen Abmessungen aufweisen: Der Wohnraum war vom Schlafräum getrennt. Durch den erwähnten Durchgang gelangte man in einen sehr schmalen Gang, an dessen beiden Seiten übereinander sich je zwei noch schmalere Kojen befanden. Die Enge der Koje empfand Nils nicht als bedrückend, verhinderte sie doch, daß er bei Seegang hin- und herrollte. Allerdings hatte die Enge einen Nachteil, von dem später noch die Rede sein wird.

Genauso eng ging es beim Steuermann zu. Es reichte für eine schmale Koje, einen engen Schrank und ein Tischchen. Der freie Platz zwischen den Möbeln ließ gerade noch zu, daß er sich dort mit einiger Körperbeherrschung an- und auskleiden konnte. Hinfallen konnte er dort nicht wegen Platzmangels. Beheizt wurde diese Kammer bei Bedarf durch die geöffnete Tür zur Kombüse, die den Zugang zur Steuermannskammer darstellte. Aber er wohnte jedenfalls »achtern«; das ist dort, wo die Kombüse ist und wo die Entscheidungen fallen. Selbst auf einem Klütengewer ist das in beiden Hinsichten gelegentlich von Vorteil und hebt

außerdem das gesellschaftliche Ansehen. Selbstverständlich nahm auch die Kombüse wenig Raum ein. Dafür war die Kajüte des Kapitäns nach Nils' Ansicht geradezu luxuriös. Das stellte Nils fest, als er sich bei Dienstantritt dort vorgestellt hatte. Einschränkend muß dazu gesagt werden, daß Nils erstens als Maßstab nur die Logis der Heringslogger heranziehen konnte. Zweitens war in jenem Augenblick seine sonstige Wahrnehmungsfähigkeit arg beschränkt, denn außer dem Kapitän befand sich derzeit eine Lichtgestalt in diesem Raum – die junge Frau des Kapitäns!

Über diesen drei Räumen, die sich achtern in einem Aufbau über dem Hauptdeck befanden, lag die kleine Brücke. Von dem kleinen Gang, der an Steuerbord zur Kombüse und Steuermannskammer und an Backbord zur Kapitänskammer führte, ging es vorkante durch ein eisernes Schott zur Maschine hinab. Es war ein dunkles Loch, gelegentlich nur durch eine Petroleumlampe knapp beleuchtet. Hier war das Reich des Steuermanns.

Der freie Platz an Deck achterkante des Aufbaus reichte gerade zum Festmachen der Achterleine und Spring an den dort befindlichen Pollern und für das Boot.

Zur Besegelung des Schiffes gab es zwei Masten, den schon erwähnten Vormast, dessen unterer Teil sich so segensreich für eine eventuell gewünschte Separierung eines kleinen Teils der Ladung erwies. Der Großmast befand sich zwischen den beiden Lukenöffnungen. Die gewöhnliche Besegelung bestand aus Fock und zwei Gaffelsegeln. Die Bäume der beiden Gaffelsegel konnten auch zum Löschen und Laden benutzt werden. Je eine Motorwinde, ähnlich einem Treckermotor, war bei jedem Mast aufgestellt.

Bei einigermaßen günstigem Wind konnte das Schiff im beladenen Zustand fast sechs Knoten Fahrt machen. Der Treibstoffverbrauch war gering.

Zwei weitere Vorteile brachte die Einstufung als Segelschiff:

Erstens waren die Versicherungsprämien geringer als bei einem vergleichbaren Dampf- oder Motorschiff. Zweitens gab es immer genügend Angebot an Seeleuten. Da diese zum Besuch der Seefahrtsschule 24 Monate Segelschiffs-Fahrtzeit nachweisen mußten, waren die Stellen begehrt. Das schlug sich in der Heuer nieder. Auf der GERTRUD II erhielt zu jener Zeit der Leichtmatrose eine Monatsheuer von 45 RM, der Jungmann 35 RM, der Decksjunge 25 RM. Überstunden wurden bei Bedarf reichlich gemacht, aber nicht bezahlt. Für den Kapitän, der gleichzeitig der Eigner des Schiffes war, eine angenehme Geschäftsgrundlage! Das spricht nicht gegen den Eigner. Auf den Segelschulsschiffen und auch auf den Frachtsegelschiffen in der Großen Fahrt gab es damals nicht nur keine Heuer, es mußte für das Privileg, dort fahren zu können, sogar noch zugezahlt werden.

Zu dieser Zeit war die Höhe der Heuer allerdings wenig aussagekräftig für die Befindlichkeit. Für seine Bruttomonatsheuer hätte Nils sich auf dem Schwarzmarkt sieben Zigaretten kaufen können. Eine Verdoppelung der Heuer hätte also ganze vierzehn Zigaretten erbracht. Zählen tat in dieser Zeit etwas anderes: z.B. gutes Essen und ein warmes Logis! Über das Letztere ist der Leser schon informiert. Der Kohlevorrat vorkante des Fockmastes kam auch den Vorgästen uneingeschränkt zugute.

Schiffe, die einmal im Monat die Hoheitsgewässer – obwohl es die zur Zeit im strengen Sinne des Völkerrechts für die vier Besatzungszonen gar nicht gab – verließen, erhielten Seeproviand. Das war etwa doppelt soviel wie die bedauernswerten Menschen an Land bekamen. Die Frau des Kapitäns verstand daraus ein wunderbares Essen zu machen. Hoch anzuerkennen waren nicht nur ihre Kochkünste, sondern auch die Bereitschaft, der kleinen Besatzung den vollen Anteil des Seeproviands zukommen zu lassen. Außerdem gab es da auch noch erhebliche Reserven. So erzählte Burkhard, daß jüngst einmal auf eigene Rechnung in Aarhus sieben Tonnen Weizen gelöscht worden waren, die vorkante des Masts »liegendeblieben« waren. Was konnte dafür im Land des Specks und des Schinkens alles eingetauscht oder gekauft werden!

— 12 —

Inhaber ist angemustert als Grümmann
auf Motor-Segel-Schiff — Luftschiff
Motor-Lesart Schiff — Luftschiff
Unterscheid-Signal Grümmann II Br.-Raumgehalt oben
Helmkatheten Kanibing 9.7.48
Registerkarten geführt von Kapitän Grümmann

Lebensmittelkarten abgegeben
Zeit unbestimmte Zeit
Zeit unbestimmte Zeit
Dienstantritt erfolgt am 19.1.1948

Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 4):
bescheinigte Krankheiten Wochen

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der Höhe seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse Wochen

den 19.1.1948

Das Seemannsamt
Die Abmusterung ist unterblieben, weil Abmusterung

— 13 —

Inhaber hat auf Motor-Segel-Schiff — Luftschiff
Motor-Lesart Grümmann II
Unterscheid-Signal Grümmann II Br.-Raumgehalt oben 465
während der Reise Grümmann
Fahrt von Grümmann

nach 19.1.48
in der Zeit von 19.1.48 ✓
bis zum 18.1.48
(Dienstzeit: 3 Monate 18 Tage)
als Grümmann gedient.

Dem Inhaber sind für die obige Zeit die tariflichen Sozialversicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.
den 19.1.1948

Unterschrift des Kapitäns:
H. Grümmann

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.
den 8.5.1948

Das Seemannsamt
Die Abmusterung ist unterblieben, weil Abmusterung

Aus dem Seefahrtsbuch des Autors.

Damit der gut versorgte Seemann nicht zusätzlich Schmutz machte, wurde er sorgfältig überwacht. So mußte er sich vom Ernährungs- und Wirtschaftsamt bescheinigen lassen, daß er vor Anmusterung sämtliche Lebensmittelmarken abgegeben hatte. Das Seemannsamt bestätigte die Tatsache durch einen beeindruckenden Stempel im Seefahrtsbuch auf der Seite, wo der Dienstantritt bescheinigt wurde: *Lebensmittelkarten ordnungsgemäß abgegeben*.

Dafür wurde ihm auf den vorderen Seiten des Seefahrtsbuches bestätigt: *Wanderpersonalkarte ausgestellt*, Datum, Stempel der Behörde – Wumm! Hierbei handelte es sich nicht um irgendeine Bescheinigung, die zum romantischen Wandern berechtigte. Es war vielmehr der Berechtigungsschein zum Kauf von bewirtschafteter Kleidung, die ohnehin nicht angeboten wurde, schon gar nicht für den anonymen Seemann in einem fremden Hafen. Umgekehrt gab es wieder Stempel im Seefahrtsbuch, wenn der Seemann seinen Dienst beendete und sich in den Kreis der Bezugsberechtigten an Land wieder einreichte. Vom Seemannsamt: *Verpflegt bis ...!*, vom Wirtschaftsamt: *Hier erfaßt am ...!*

Bei passender Gelegenheit hätten die Vorgäste nicht die geringsten Hemmungen gehabt, von der Steinkohle einige Zentner zu »verscheuern«, muß man wohl korrekterweise sagen. Selbstverständlich ohne den Kapitän oder den Steuermann zu informieren, um deren Gefühle nicht unnötig zu verletzen. Immerhin waren die Kohlen ja nicht durch des Schicksals Fügung liegengelassen. Eine solche Transaktion hätte den Gegenwert von mehreren Monatsgehältern erbracht.

Als zeittypisch mag noch ein an sich belangloses Ereignis gelten. Während die GERTRUD II in Bremen auf Ladung wartete, wurden der Kapitän und seine Frau von alliierten Offizieren und hanseatischen Kaufleuten zur Treibjagd in der ländlichen Umgebung Bremens eingeladen. Das zeugte von der Wertschätzung eines deutschen Kapitäns, dessen Schiff in

der Auslandsfahrt im Rahmen der Küstenschiffahrt beschäftigt war. Eine Handelsflotte existierte zu dieser Zeit in Deutschland praktisch nicht. Wann je hätte ein hanseatischer Kaufmann sich sonst gesellschaftlich auf eine Stufe mit einem Kapitän eines winzigen Kehdinger Klütenewers gestellt?

Die Erscheinung des Kapitäns entsprach nicht dem Klischee eines Klütenewerschippers. Kleidung und Auftreten konnte man getrost gentlemanlike nennen. Wie sein Name Jungclaus vermuten ließ, entstammte er dem Kehdinger Klütenewer-Adel und war etwa Anfang Vierzig. Streng genommen war der Kapitän nicht aus Kehdingen. Sein Heimatort war Nieder Ochtenhausen, ein Ort an der Oste in der Nähe von Bremervörde. Dennoch entstammten ihm einige Küstenschiffer. Wer verbindet schon diesen Ort im Inland, wie z.B. auch die kleine Gemeinde Gräpel an der Oste, mit der Seefahrt? Es bestand hier aber eine lange Tradition. Burkhard, auf dessen Urteil Nils sich verlassen konnte, lobte die Fähigkeit des Kapitäns als Kaufmann und Seemann.

Der Steuermann kam aus Dornbusch an der Unterelbe. Diese Gegend in Kehdingen mit kleinen Häfen wie Wischhafen und Drochtersen produzierte seit je Küstenschiffer reinsten Wassers, die gewisse Anlagen dazu offenbar schon mit der Muttermilch einsogen. Nach dem Krieg erlebten einige von ihnen einen großen wirtschaftlichen Aufstieg, der zum Teil noch heute anhält. Das zeugt von der Gabe, sich wirtschaftlichen Gegebenheiten und Änderungen anzupassen. Als Beispiel mag ein Schipper aus Drochtersen herhalten, der vier Töchter hatte. Seine nach und nach erworbenen fünf Kümos trugen die Vornamen seiner Frau und der Töchter. Daher wurde er später »Onassis von Drochtersen« genannt.

Der Steuermann entstammte keiner Eignerfamilie. Aber über die Küstenschiffahrt und alles, was mit der Unterhaltung, Betrieb und Erhaltung der Schiffe zu tun hatte, wußte er genau Bescheid. Das galt besonders für den Betrieb und die Instandhaltung der Maschine. Er war ein kleiner, unauffälliger Mann. Daß man ihn als klein einschätzte, lag wohl an seiner Zurückhaltung und der damit einhergehenden Unauffälligkeit. Außerhalb seiner Dienstzeit konnte er stundenlang in seiner Kammer die Zeit verbringen. Er war etwa im Alter des Kapitäns. Auch er träumte gewiß davon, eines Tages Eigner eines Kümos zu sein. Aber das konnte wohl nur auf die Weise geschehen, daß ihn ein Eigner aufgrund seiner Zuverlässigkeit und Tüchtigkeit als Partner nehmen würde. Gesellschaft mit den Vorgästen pflegte er nicht, ließ sie aber keine Geringschätzung spüren. Seine Anweisungen wurden in einem Ton erteilt, der ahnen ließ, daß ihre Durchführung in jedem Fall mit allen Mitteln durchgesetzt werden würde. Das mußte aber bei dieser Besatzung nicht unter Beweis gestellt werden.

Der Leichtmatrose Burkhard, dessen Seemannschaft und Persönlichkeit Nils in kurzer Zeit schätzen lernte, war vorne im Logis der Häuptling. Es war nicht eine Autorität, die er aus seinem Rang bezog, sondern aus seiner Persönlichkeit. Nun mag mancher einwenden, daß bei einem Leichtmatrosen die Erwähnung von Seemannschaft und Persönlichkeit kaum die Rede sein könne, weil er doch schließlich noch ein Lehrling sei. Dem sei entgegen, daß jeder Mensch schon bei der Geburt Persönlichkeit besitzt. Nur mit der Ausprägung dauert es unterschiedlich lange. Für die Seemannschaft kommt es auf die Motivation an. Jene sich anzueignen war Burkhard einer von denen, die dieses mit Gründlichkeit und Zielstrebigkeit betrieben. Auf den schnellen Blick war das jedoch nicht zu bemerken. Burkhard war etwas älter als Leichtmatrosen normalerweise zu sein pflegen. Er hatte Gelegenheit gehabt, die Seemannschaft der Kriegsmarine zu erlernen. Bei Kriegsende war er Fähnrich. So mußte er sich, wie viele andere auch, umstellen. Er wählte das Naheliegende und hatte so seine jetzige Position erreicht. Und diese Zeit hatte er genutzt. Vom Kapitän wurde Burkhard denn auch mit einer Achtung behandelt, die einem Leichtmatrosen selten widerfährt.

Der Jungmann Nils war erst in Bremen angemustert worden. Er hatte diesen begehrten Platz, den man normalerweise gar nicht bekam, der Fürsprache eines einflußreichen hanseatischen Kaufmanns und Reeders zu verdanken, der einen gewissen Einfluß auf die Heuerstelle des Bremer Rhedervereins ausüben konnte. Seine Mutter hatte dieses Manöver hartnäckig betrieben. Nils aber sah seine Zukunft bei der Fischerei, davon hatte ihn auch nicht seine gewiß schwere Zeit als Junge und Leichtmatrose während zweier Saisons auf einem Heringslogger abbringen können. Seine Mutter hoffte nun, daß eine weniger anstrengende und saubere Fahrtzeit auf einem Frachtschiff ihn anderen Sinnes werden lassen sollte. Für ihn stand jedoch fest, daß er zu Beginn der neuen Saison wieder zu den Heringen gehen würde. Bis dahin würde er bleiben und das Beste daraus machen. Er lernte vieles, was es auf einem Kümo zu lernen gibt. Es war aber eine gewisse Ignoranz dabei im Spiel. So zielstrebig wie Burkhard arbeitete er hier nicht an seiner Ausbildung, obwohl er das bei der Fischerei getan hatte, weil er sie als seine Berufung ansah. Ihm fehlte noch die Erfahrung oder Einsicht, daß ein Mensch jede sich bietende Gelegenheit zum Lernen nutzen muß, um im Leben auf etwaige sich ändernde Umstände vorbereitet zu sein. An jenem Tag im Holzhafen hatte er seinen Dienst angetreten.

Frühmorgens hatte er sich im Heuerbüro seinen Heuerschein geholt. Zu der Zeit lag dieses Büro in der Katharinenstraße in der Nähe des Rathauses. Dieser Teil der Hansestadt hatte das Glück, im Krieg nur halb zerstört worden zu sein. Auf dem Weg zum Holzhafen änderte sich das Bild. In der Nähe des Hafens, im Stadtteil Walle war schließlich die Zerstörung fast vollständig. Vor den skelettierten Häuserwänden waren die Straßen von Schutt und Trümmern geräumt. Wie ein Dokument für Aufbauwillen und Ordnungsliebe standen hin und wieder ordentlich aufgestellte Reihen von bearbeiteten Ziegelsteinen wie Einfassungen oder Festungsmauern vor den Grundstücken. Große Teile des Hafens waren ebenfalls verwüstet, aber nicht so vollständig wie die Wohnviertel der Hafen- und Werftarbeiter. Ironischerweise waren es gerade diese, die in ihrer Mehrheit die Nazis und deren Krieg abgelehnt hatten. Angeblich hatte sich sogar nicht einmal die braune Elite aus Furcht vor den Reaktionen der Werftarbeiter zu den spektakulären Stapelläufen der A.G. Weser getraut.

Die Hafenanlagen des Holz- und Getreidehafens waren noch relativ intakt aus dem Krieg hervorgegangen. Daher spielte sich hier viel Lösch- und Ladebetrieb ab, der sonst in den anderen Hafenteilen stattgefunden hätte. In der Nähe war das Maklerbüro, bei dem Nils sich zu melden hatte. Da das Schiff noch nicht festgemacht hatte, mußte er dort eine Weile warten. Obwohl das Büro recht behelfsmäßig in einem beschädigten Gebäude untergebracht war, schien hier einiges zusammenzulaufen. Der Makler war damit beschäftigt, anrufende Kümo-Eigner hinhaltend zu informieren. Andere rief er an, um sie mit mehr oder weniger guten Angeboten zu bedienen. Nils fühlte mehr als er verstand, daß dieser Mann ein wichtiger Partner für die Eigner war. Entschied er doch, ob das Schiff eine lukrative Reise machen würde. Zu dieser Zeit war nicht die Frachtrate entscheidend, sondern der Bestimmungshafen und die Art der Ladung. Nach einer Stunde konnte Nils sich an Bord melden, bekam eine Koje angewiesen und war wenig später mit Burkhard damit beschäftigt, die Luke für die Beladung mit Weizen aus einem amerikanischen Frachter vorzubereiten.

Hier am Holzhafen wurde offenbar wertvolle Ladung umgeschlagen. Die Bewachung schien verstärkt worden zu sein, und bei Schichtwechsel wurden Razzien durchgeführt, die in der Hauptsache die Zampeln der Hafentarbeiter ins Visier nahmen. Wertvoll war zu dieser Zeit eigentlich jede Art Ladung außer Sand. Aber an diesem Tag war eine gewisse Emsigkeit und Nervosität auf beiden Seiten, also bei den Hafentarbeitern und ihren Überwachern, nicht zu übersehen.

Mit der Untersuchung des Worts »Zampel« läßt sich vielleicht der ganze Vorgang und sogar ein Teil der Geschichte der Hafendarbeiter am besten erklären. Dazu muß auch die Etymologie, d.h. die Lehre vom Ursprung der Wörter, bemüht werden.

Es begann damit, daß die Kaufleute die oben genannte, ihnen so günstig gesinnte Moral der Seeleute und auch der Hafendarbeiter selbst untergraben haben. Grund dafür war die Tatsache, daß auch die Kaufleute einander, und das schon seit Zeiten der Phönizier, nicht trauten. Ehe der Empfänger im Bestimmungshafen den Empfang der Ware mit seiner Unterschrift, die bares Geld wert war, bestätigte, ließ er die Ware – und ihre Beschaffenheit – genau kontrollieren. Daß gemessen und gewogen wurde, ging ja noch an. Aber der Seemann mußte auch zusehen, wie die Kontrolleure mit raffinierten Methoden und Instrumenten »Muster« (englisch: *samples*) zogen. Den Kaffee-, Reis- oder Zuckersäcken sah man nachher nicht an, daß ihnen etwas entnommen worden war. Die gesamten Muster wurden in einem Beutel gesammelt, dem *sample-bag*. Die Hafendarbeiter verdeutschten diesen Ausdruck zu »Zampel-Büdel« oder einfach »Zampel«. Das englische Wort für den Vorgang hieß *sampling*. Auch dieses Wort wurde verdeutscht und mußte als Verniedlichung für das gewöhnliche Stehlen herhalten, als »Zampeln«. Aber man sollte nie vergessen, daß das »Zampeln« den Seeleuten und Hafendararbeitern auf Betreiben der Kaufleute vorexerziert worden war. Und so abwegig waren die Gedanken der Seeleute und Hafendarbeiter angesichts der Mengen der gezogenen Muster nicht. War das wirklich notwendig oder wurde da etwas verscheuert? Jeder Hafendarbeiter führte nun einen, zugegeben manchmal überdimensionierten Zampelbüdel mit. In ihm verbargen sich seine blecherne Kaffeekanne mit Bügelverschluß, sein Brot zum »Anbiet« und sein Henkelmann. Dessen Inhalt hoffte er übrigens an Bord beim Koch aufwärmen zu können. Da sich die meisten Kombüsen auf dem Hauptdeck befanden, fanden die Hafendarbeiter und der jeweilige Koch des Schiffes in der Regel Gefallen aneinander. Die Hafendarbeiter klärten den Koch darüber auf, was in diesem Hafen für ihn eventuell interessant wäre. Der Koch revanchierte sich oftmals mit Speise und Trank. Gelegentlich ergab sich auch die Gelegenheit für eine kleine Schmuggelei. Es menschele also unter ihnen.

Bei guter Ladung wurde dann gezampelt, siehe oben. Gelegentlich enthielt der Zampel aber auch legalen Inhalt. Bei »Fegsel« war das der Fall, wenn den Arbeitern gestattet wurde, zusammengelegte Ladungsreste als Viehfutter mit nach Hause zu nehmen. Unangenehm war die Tatsache, daß die Hafendarbeiter in den Freihäfen den Zoll passieren mußten. Die Zöllner waren zwar nicht für die Verfolgung von Eigentumsdelikten zuständig. Ihre Aufgabe war, zu verhindern, daß dem Staat Einfuhrsteuer vorenthalten wurde. Für die Hafendarbeiter war diese Kontrolle, welchen Zweck sie auch immer verfolgte, in ihrer Auswirkung gleichwohl verderblich.

Für die Zöllner waren die Zampel sehr verdächtig. Als Erläuterung mag der uralte Witz herhalten: Zöllner: *Was ist in dem Beutel? Fegsel för de Heuner! Vorzeigen!* Der Zöllner empört: *Dasist ja Kaffee! Tjämien gode Mann, wenn de Heuner dat nich fret, demso kriegt se nix anners!*

Die hier in den Laderaum segelnden Zampel enthielten Feigen und Datteln aus der Ladung eines löschenden Dampfers. Die Besitzer der Zampel waren auf der Flucht vor einer Razzia gewesen. Unsere beiden Seeleute waren noch nicht einmal zur Überprüfung des Inhalts der Zampel gekommen, als schon die ersten Besitzer zurückkamen. Es verstand sich von selbst, daß für die Rettung der Beute eine gewisse Abgabe an die beiden geleistet werden mußte. Burkhard und Nils empfanden es als ausgesprochen knickerig, daß diese Abgabe am Ende nicht einmal die Höhe des berühmten Zehnten erreichte. Aber die drei Vorgäste verzehrten diese köstliche Speise nach und nach mit großem Behagen. Wann hatte es in den letzten neun Jahren einmal Feigen und Datteln gegeben? Nie.

Genau fünfzig Jahre später, als dieser Bericht geschrieben wurde, kam es zu einer unerwarteten Aktualisierung dieses Vorgangs. Im »Weser-Kurier« wurde unter der Rubrik »Vor fünfzig Jahren« über den »Dattelstreik« berichtet.

Auszug aus dem »Weser Kurier« vom 31. Januar 1948

Der Bremer Dattelstreik

(W.K.) Als Protest gegen eine Sendung Radio Bremens brach gestern morgen im Überseehafen ein kleiner »spontaner« Streik aus, der nach etwa drei Stunden beendet wurde. Als Grund für diesen Streik, der keineswegs von der Gewerkschaft gebilligt wurde, gaben die Hafendarbeiter an, durch eine Glosse Radio Bremens über die in der Stadt umherliegenden Dattelkerne angegriffen worden zu sein. Sie legten Wert auf die Feststellung, daß die weit- aus größeren Dattelmengen außerhalb des abgesperrten Hafengebietes entwendet worden seien.

Gegen 7 Uhr bildeten sich plötzlich, wie wir aus Hafendarbeiterkreisen erfahren haben, bei Schuppen 15 des Überseehafens Gruppen, die erregt über die betreffende Sendung diskutierten. Die Erregung griff langsam auf die benachbarten Schuppen 13 und 17 über. Darauf versammelten sich die auf den Schiffen und an Land beschäftigten Arbeiter und zogen schließlich vor das Verwaltungsgebäude des Hafenbetriebsvereins. Durch Verständigungsrufe über das Hafenbecken hinweg wurden die an den Schuppen 16 und 18 beschäftigten Arbeiter ebenfalls zur Arbeitsniederlegung veranlaßt. Vor dem Gebäude des Hafenbetriebsvereins am Hafenkopf forderten dann die erregten Arbeitermengen den sofortigen Widerruf der Behauptungen von Radio Bremen; es wurde erklärt, daß man nicht gedenke, die Arbeit eher aufzunehmen.

Als jedoch nach kurzer Zeit mehrere Herren der »Manpower Division« der Militärregierung und Vertreter der Gewerkschaften eintrafen, die Hafendarbeiter auf die Zwecklosigkeit ihres Handelns aufmerksam machten und erklärten, daß nur dadurch der weitere Nachschub gesichert werden könne, wenn sie weiter arbeiten würden, nahmen die Arbeiter auf den Schiffen, Kränen und Umschlaganlagen ihre Tätigkeit wieder auf. Nachdem schon am Morgen der Direktor der Militärregierung, Mr. Thomas F. Dunn, den Streikenden hatte übermitteln lassen, zu welchen Folgen der Streik für den Hafen führen könne, empfing der Direktor der Militärregierung am Nachmittag eine Abordnung der Hafendarbeiter und Vertreter der Gewerkschaften. Inzwischen wies ein Vertreter des Gesamthafenbetriebes über Radio Bremen die Behauptung zurück, daß die Hafendarbeiter den Schwarzmarkt mit Datteln beliefern hätten.

Wie wir inzwischen von gut unterrichteter Seite erfahren, wurde aus dem seinerzeitigen Dattellankünfter ein geschlossener Posten von 36 Sack gestohlen. Es ist anzunehmen, daß die auf dem Schwarzen Markt aufgetauchten Datteln aus diesem Diebstahl stammen. Ein Sack Datteln wurde in der Straßenbahn entdeckt und von der Polizei sichergestellt. Über die Täter ist zur Zeit noch nichts bekannt.

Für den nächsten Tag war das Verholen zu dem Getreidedampfer, der aus dem Golf von Mexiko kam, vorgesehen. Zwischen dem Dampfer und der GERTRUD II würde der Getreideheber liegen. Aus seinen Rohren würde der Weizen in knapp zwei Stunden als dicker Strahl in das kleine Schiff geschossen werden. Damit unter Deck kein Platz frei blieb, mußte die Besatzung einschließlich des Steuermanns gegen Ende der Beladung den Weizen mit der Schaufel unter das Deck bei der Luke trimmen. Dabei würde aus den vier großen Rohren des Hebers weiterhin der Weizen unter großer Staubentwicklung in die Luke hineingeblassen werden. Während der Arbeiter das Rohr auf eine andere Stelle der Luke richtete, mußten die vier Besatzungsmitglieder an ihrem jeweiligen Platz unter Aufbietung aller Kraft den Freiraum unter Deck volltrimmen.

Sowohl der Steuermann als auch Burkhard klärten Nils auf, daß dazu möglichst dichte Kleidung getragen und diese an den Beinen, Armen und am Hals dichtgebändselt werden mußte. Auch sollte ein Tuch vor Mund und Nase gebunden werden, wollte er in dieser Staubhöhle nicht ersticken. Die Wirklichkeit anderntags übertraf alle Vorstellungskraft. Die zwanzig Minuten, in denen diese Arbeit gemacht werden mußte, kamen Nils wie eine Ewigkeit vor. Wie die Wilden schaufelten sie und hatten das Gefühl, daß der dicke Getreidestrahle sie verfolgte, um sie in dem Getreide zu verschütten. Als sie sich zuletzt an Deck retteten, spien sie große Brocken Staub und Kaff vermisch mit Speichel aus. Auch das Dichtbinden der Kleidung hatte nicht verhindern können, daß jeder einige Kilo Weizen an seinem Körper mit sich führte.

Der Sinn dieser mörderischen Trimmerci war nicht nur, daß die vereinbarten 220 Tonnen Getreide untergebracht wurden. Aus Sicherheitsgründen durfte es keine Freiräume im Laderaum geben. Draußen auf See könnte sonst bei Seegang die Ladung übergehen und damit das Schiff zum Kentern bringen. Bei großen Seeschiffen gab es die Vorschrift, daß Längsschotten in Verbindung mit sogenannten »Feedern« dazu im Laderaum eingebaut werden mußten, aus denen das Getreide nachsacken konnte.

Bei der GERTRUD II war der Laderaum so gefüllt, daß nichts Derartiges geschehen konnte. Der Laderaum war randvoll, ohne daß es irgendwelche Freiräume gab. Über die Steinkohle hatten sie eine Persennig gelegt. Das Schott am Vormast war noch etwas höher geworden. Es könnten daher im Bestimmungshafen Hamburg-Altona etwa drei Tonnen Weizen »liegenbleiben«. Vorausgesetzt, man einigte sich mit den Ladungskontrollleuren beim Löschen. Für den Konsens mit diesen Herren standen gute Argumente bereit: Einige Flaschen Aalborger Aquavit aus der segensreichen Aktion im Hafen gleichen Namens. Diese Argumente waren damals unübertrefflich. Aber auch später erlebte Nils immer wieder, daß die gleichen Argumente auch in normalen Zeiten bei der Seefahrt große Zugkraft hatten. Mit ihnen konnten in Häfen Dienstleistungen »eingekauft« werden, die den Aufwand bei weitem übertrafen. So gelang es häufig, mit einer Flasche Schnaps im Wert von drei Mark Kranarbeiten zugunsten des Schiffes im Wert des Hundertfachen zu erreichen. Womit nicht gesagt werden soll, daß die Kranführer dem Alkohol verfallen wären. Für den Kranführer lag der Vorteil darin, daß der Wert der Flasche, nachdem sie aus dem Freihafen geschmuggelt war, sich vervierfachte. Die Attraktivität dieses Zahlungsmittels blieb Nils trotzdem immer ein Rätsel, wengleich er sie wie jeder andere Seemann nutzte, wo immer es anging.

Vor dem Auslaufen mußten die Luken seefest verschlossen werden. Dazu wurden die Scherstöcke eingesetzt, die hölzernen Lukendeckel angelegt, die großen Persennigs darüber gezogen und an der Außenseite der Lukenkumming mit stählernen Schalklatten und Schalkkeilen dort fest angepreßt. Damit hatten der Steuermann und seine drei Leute einige Stunden zu tun. Jeder vernünftige Seemann widmet sich dieser Aufgabe mit großer Sorgfalt. Ist ihm doch klar, daß das Seewasser keinen Eingang in das Schiff finden darf, das ihm und der Ladung ein sicherer Hort ist. So ist auch auf See der häufige Gang mit dem Hammer in der Hand, um die Keile nachzutreiben, eine Selbstverständlichkeit, ebenso wie das Peilen der Räume auf etwa eingedrungenes Seewasser, weil sein Leben und das seiner Kameraden davon abhängt. Das ganz von Getreidestaub überzogene Schiff brauchte nicht sofort gewaschen zu werden. Für die Deutsche Bucht war Regen und Westwind Stärke sechs angesagt. Dieses Wetter würde dafür sorgen, daß das Schiff sauber in Altona ankommen würde.

Auf der Fahrt weserabwärts wechselten Burkhard und Nils einander zum Rudertörn ab. Auf See bei ruhigem Wetter war Nils eigentlich ein miserabler Rudergänger. Seine Aufmerksamkeit litt darunter, daß er dort seinen Phantasien oder irgendwelchen anderen Gedanken nachhing. Mißlich war das, da seine Kursabweichungen bei ruhiger See noch sehr weit achteraus als mehr oder weniger auffällige Schlangenlinien des Kielwassers dokumentiert

wurden. Grund für kräftige Abmahnungen des wachhabenden Steuermanns oder des Kapitäns. Im Hafen und auf dem Revier passierte ihm das nicht, weil oft Kursänderungen für Abwechslung sorgten und das Steuern nach Leit- und Unterfeuern die Aufmerksamkeit dauernd in Anspruch nahm. Dieses war der Normalfall. Hier auf der Revierfahrt steigerte sich seine Aufmerksamkeit noch. Die junge Frau des Kapitäns war zu ihrem Mann auf die Brücke gekommen! Seit seinem Dienstantritt, als er sie zum erstenmal sah, war er ihr »verfallen«, wie er das bei sich selbst formulierte. Sie hatte seine Phantasie angeregt und er malte sich Situationen aus, bei denen er ihr zu Diensten sein oder sogar ihr Leben retten würde. Als Dank dafür würde er nur den Blick aus ihren freundlichen Augen akzeptieren. Nun stand sie dort im Halbdunkel der kleinen Brücke, fast auf Tuchfühlung und doch so fern und schaute interessiert nach entgegentkommenden Schiffen und den vorüberziehenden Ortschaften am Weserufer. Um keinen Preis hätte er es dazu kommen lassen, durch Unaufmerksamkeit einen Tadel des Kapitäns zu riskieren. Er fürchtete den Augenblick, in dem sie die Brücke noch während seiner Wache verlassen würde, um das Abendessen zuzubereiten. Das geschah zu seiner Erleichterung aber nicht. Der Moses mußte an diesem Tag das traditionelle Abendbrot, Milchsuppe und Schmorkartoffeln, selbst zubereiten. Das hatte er schon gut bei ihr gelernt. Fast hätte Nils sich gewünscht, Moses zu sein, dem sie dann in traurer Nähe das Kochen beigebracht und er ihr alle Hilfsarbeiten in der Küche abgenommen hätte. Es stellte sich heraus, daß Burkhard die Kapitänsfrau auf ähnliche Weise verehrte. Gesprochen wurde aber darüber nicht. Unnötig zu sagen, daß auch der Moses sie als ihr treuer Knappe abgöttisch liebte. Sie schien von dieser Anbeterei nichts zu merken und war freundlich zu ihnen allen. Zuweilen schien es Nils doch, als ob sie diese Verehrung zu spüren und auf ihr gewissermaßen zu schweben schien.

Ab Bremerhaven fing der Ernst des Lebens an. Bei starkem Wind wurden die Segel gesetzt. Diese Arbeit und auch weitere Segelmanöver waren stets Alle-Mann-Arbeiten. So waren Fahrten mit Kursänderungen entlang der Küste damit verbunden, daß kaum an Schlaf zu denken war. Weil der Wind aber zu stark wehte, wurde Cuxhaven anderntags als Schutzhafen angelaufen. Für Nils, der gewohnt war, daß ein Heringslogger auf See jeden Sturm abwettern mußte, war das ungewöhnlich, aber einsehbar für ein Frachtschiff solcher Bauart in gefährlicher Küstennähe.

Ander als in Bremen und Bremerhaven, wo die Amerikaner das Sagen hatten, stand Cuxhaven unter Kontrolle der britischen Militärregierung. Der Hafen wurde stark bewacht. Die Verhältnisse gegenüber dem Krieg hatten sich umgekehrt. Jetzt waren die Polen Bewacher der Deutschen. Das funktionierte offenbar sehr gut, wie es wohl auch von den Engländern so beabsichtigt war. Burkhard und Nils verzichteten angesichts der martialischen Gestalten an der Pier auf Landgang. Außerdem sollte bei Wetterbesserung sofort ausgelaufen werden. Das geschah dann auch am nächsten Tag. Mit Segeln und Motor ging's die Elbe aufwärts. Die Ruderwachen für die beiden edlen Ritter wurde wieder versüßt durch die Anwesenheit der Angebeteten auf der Brücke.

In Altona wurde festgemacht. Ganz in der Nähe des noch als Wohnschiff dienenden Hapag-Passagierdampfers ST. LOUIS. Dieses riesige Schiff gab eine düstere Kulisse ab. Nichts mehr von dem strahlenden Glanz dieses früheren Luxusliners.

Das Löschen der Ladung geriet ganz nach Plan. Der »Aalborg« tat seine Wirkung. Drei Tonnen Weizen waren liegengelassen. Es folgte dann eine Liegezeit von einer Woche in der Nähe des St. Pauli-Fischmarktes. Die GERTRUD II lag dort mit mehreren Klütenewern zusammen, die alle auf Order warteten. Verwunderlich war das schon, daß die Schiffe hier untätig herumlagen. In einer Zeit, wo es an allem fehlte und alles und jedes, auch das Transportwesen, unter Bewirtschaftung stand, war nicht zu begreifen, daß so etwas geschah. Wurde doch häufig der Mangel an Nahrungsmitteln und Kohlen der hungernden und frie-



Schnelldampfer St. LOUIS 1948. (Archiv DSM; Foto: H. Säuberlich, Wuppertal)

renden Bevölkerung unter anderem damit begründet, daß keine Transportkapazität zur Verfügung stand.

Das Liegen im Hafen war keineswegs eine gemütliche Zeit. Neben dem täglichen Arbeitsprogramm gab es auf einem Kümo immer zu tun, besonders wenn das Fahrzeug schon in die Jahres gekommen war. Bei dem täglichen Programm mußte der Moses zuerst aufstehen.

Wuff!, so hörte sich das dumpfe und nicht sehr laute Geräusch an. Das kleine Logis und die Kojen im Vorschiff hüllten sich sofort in einen dicken bläulichem Qualm, den die Petroleumlampe matt beleuchtete. Hustend tasteten sich Burkhard und Nils noch schlaftrunken an Deck, wohin sich der Moses bereits zurückgezogen hatte. Die beiden hielten sich nicht lange damit auf, den Moses zu beschimpfen. Die kleine Verpuffung passierte gelegentlich frühmorgens beim Feueranmachen. Nicht nur auf diesem Schiff, auch auf den anderen hier liegenden Klütewern war dieses Ereignis häufig zu beobachten. Zum Feuermachen gab es nicht immer Papier, denn dieses war knapp und wurde zu anderen Zwecken – jawohl, auch für den! – gebraucht. Daher behalf sich der Moses mit Gasöl, wobei die Dosierung manchmal mißlang. So war es auch jetzt wieder geschehen. Irgendwann zog der Dunst wieder ab. Es blieb aber der durchdringende Geruch, der das Logis und die darin befindlichen Sachen, also auch die Kleidung, für sehr lange Zeit durchdrang. Die Besatzung gewöhnte sich an diesen Geruch, nicht aber die Menschen an Land, mit denen sie gelegentlich zusammenkamen. So wurde Nils eines Tages während einer Bahnfahrt aus seinem Traum gerissen. Er hatte sein bestes Landgangspäckchen, damals natürlich ein zeitgemäßer Kompromiß, angelegt. Er glaubte auf eine ihm gegenüberstehende junge Mutter einigen Eindruck zu machen. Der kleine Sprößling brachte die Sache auf den Punkt: *Mama, der Mann riecht so!*

Ob Wecken mit oder ohne Verpuffung, Burkhard und Nils hatten täglich außer sonntags zwischen sechs und halb acht das Morgengebet zu verrichten. Es bestand darin, daß das Deck von vorn bis achtern geschrubbt werden mußte. Abwechselnd schlug einer mit der

Schlagpütz Wasser auf, der andere bemühte sich, das eiserne Deck blank zu schrubben. An den vorwiegend begangenen Stellen des Decks war der blanke Stahl so lange zu bearbeiten, bis keine Rostflecken mehr zu sehen waren. Die weniger begangenen Stellen waren noch mit einem Decksanstrich versehen und wurden daher nur verhalten bearbeitet. Aus Mangel an geeigneter Farbe gab es keinen vollständigen Decksanstrich. Eine andere Art von Konservierung geschah gelegentlich dadurch, daß auf den nackten Stahl in aller Unschuld Gasöl aufgetragen wurde. Während der nächsten vierzehn Tage wurde dann nur vorsichtig mit der Schlagpütz abgespült. Die außenbords auftretende hauchdünne Ölspur wurde ohne Aufregung als normaler Bestandteil des Brackwassers angesehen. Etwa nach zehn Tagen begann dann wieder das scharfe Schrubben.

Die übrige Zeit des Tages wurde dazu benutzt, den Laderaum vollständig zu säubern. Der Steuermann hätte zu gerne die Bauchdielen aufgenommen, um die Bodenwrangen zu entrostern. Das ging nur bei leeren Laderäumen, konnte jetzt aber nicht geschehen. Das Schiff mußte jederzeit zur Beladung bereit sein. Statt dessen wurde an Aufbauten und Schanzkleid Rost geklopft. Eine Arbeit, die auf einem Schiff nie ausgeht. Diese Arbeit empfand Nils als sehr eintönig. Zusätzlich unangenehm war es, daß der Steuermann vor dem Auftragen der Bleimennige jedes bearbeitete Stück genau untersuchte. Diese Methode war natürlich völlig in Ordnung, wurde dadurch doch die optimale Konservierung sichergestellt. Außerdem mußte mit der knappen Bleimennige sparsam umgegangen werden.

Der Steuermann widmete sich der Maschine. Bei dieser Arbeit ließ er sich von niemanden helfen. Es sei denn, die Bilgen mußten gereinigt werden.

Nach zehntägiger Liegezeit fuhr das Schiff die Elbe abwärts, um bei der Ostemündung diesen schmalen, windungsreichen Fluß bis zu seinem Liegeplatz bei der Mühle in Hechtshausen hinaufzufahren und dort an der kleinen Holzpier, deren Reste heute noch zu besichtigen sind, festzumachen. Eine Weiterfahrt verhinderten die dortigen Straßen- und Eisenbahnbrücken, die wegen der relativ hohen Masten des Schiffes nicht passiert werden konnten. Diese Fahrt auf der Oste war ein kleines Abenteuer. Wer diesen kleinen Fluß heute sieht, wird niemals glauben, daß ein Schiff – und sei es nur ein kleiner Motorsegler – zu diesem Ort gelangen konnte. Seinerzeit war es Nils gar nicht bewußt geworden, daß hier eine navigatorische Meisterleistung erbracht worden war.

An der Pier wurde eines stillen Abends die restliche Weizenladung und ein Teil der Kohle ohne Beeinträchtigung durch unbequeme Zeugen gelöscht. Daß dazu ein LKW zur Verfügung stand, war angesichts der wertvollen Ladung zu verstehen. Für ein normales Transportgeschäft wäre zu jener Zeit die Verfügung über ein solches Gefährt und besonders über den wertvollen Treibstoff undenkbar gewesen.

Einen Tag später hieß es, daß der Kapitän mit einem Durchbruch des Blinddarms ins Krankenhaus gekommen wäre. Nils nahm nun an, daß ein anderer Kapitän kommen würde, damit des Schiffes dringend benötigte Transportkapazität zum Wohle der Bevölkerung zur Verfügung stünde. Nichts dergleichen geschah. Stattdessen gab es unangenehme Veränderungen.

Da die Kapitänsfrau zu Hause blieb, mußte der Moses kochen. Der bisher durch die hindernden Umstände nur mühsam unterdrückte Drang des Steuermanns zur vollständigen Konservierung des Schiffes konnte sich jetzt voll entfalten. Zu seinem Bedauern gestattete das Oste-Ufer an dieser Stelle nicht das Trockenfallen des Schiffes bei Flachwasser, um auch außenbords das Unterwasserschiff zu bearbeiten. Sonst entfiel aber jede Beschränkung.

Endlich konnten nun im Laderaum die Bauchdielen aufgenommen werden. Eine Arbeit, die Burkhard sehr interessierte, da er diesen Teil des Schiffes noch nicht in Augenschein genommen hatte. Nils ließ das ziemlich kalt. Übrigens im wahrsten Sinne des Wortes. Die

Außentemperatur lag nämlich um den Gefrierpunkt. Auf den Bodenwrangen und in dem Graben, der zum achtern gelegenen Saugkorb führte, stand noch Restwasser, das in mühseliger Feudelei mit bloßen Händen beseitigt werden mußte. Für Nils' außerordentlich frostempfindliche Hände war das ein Martyrium. Dann wurde mit Frischwasser nachgewaschen und wieder trockengefeudelt. Anschließend mit Roststechern und Drahtbürsten gesäubert, als ob's um Mutters Kochtöpfe gehen würde. Als Konservierungsmittel wurde dann mit Putzlappen Altöl aufgetragen. Auf einem gut geführten Klütenewer ging ja nichts verloren. Allerdings mußte beim späteren Lenzen jedesmal in Kauf genommen werden, daß sich dieses Altöl nach und nach auf der Oberfläche des Außenbordwassers als dünner Film verteilte. Nach einigen Tagen dieser unangenehmen Arbeiterei war im Raum nichts mehr zu tun. Die Bauchdielen blieben bis zur späteren Abfahrt luftig gestapelt liegen. Dem undurchsichtigen Gesicht des Steuermanns war nichts anzumerken. Aber in seinem Innern mußte sich eine lustvolle Befriedigung breitgemacht haben.

Für Nils war das anschließende Rostklopfen und -stechen dagegen fast ein Labsal. Viel lieber aber hätte er sich mit Tauwerk und Draht beschäftigt. Dafür gab es dann das Labsalben des stehenden Drahtgutes mit Altöl und Putzlappen. Bei der Kälte hätte er gerne darauf verzichtet.

Der Moses hatte es besser, konnte er doch täglich einige Stunden bei der Zubereitung der Mahlzeiten in der warmen Kombüse zubringen. Aber befreit von der Decksarbeit war auch er nicht.

Da der normale Arbeitstag von sechs bis achtzehn Uhr dauerte, fiel es nicht sehr ins Gewicht, daß weder Radio noch Bücher an Bord waren. Eine Zeitung gab es auch nicht. Von den Leuten im Dorf Hechthausen lebten sie recht isoliert. Für häufige Besuche in der Gastwirtschaft reichten die paar Reichsmark ihrer Heuer nicht hin. Der Müller der Windmühle interessierte sich nicht mehr für das Schiff und seine Besatzung, seitdem er festgestellt hatte, daß das Getreidegeschäft auch ohne seine Inanspruchnahme abgelaufen war. So vertrieben Burkhard und Nils sich den Feierabend, indem sie einander ihre Erlebnisse aus ihrer so verschiedenen Seefahrtzeit erzählten. Mit einem gesunden Schlafbedürfnis ausgestattet, fielen sie sehr bald darauf in einen ununterbrochenen Schlaf bis zum nächsten Morgengebet. An Samstagnachmittagen wurde die traditionelle Seemanns-Zeugwäsche erledigt.

Sonntags gab es im Saal der Dorfgaststätte gelegentlich eine Tanzerei, die von den beiden natürlich nie versäumt wurde, war sie doch die einzige wirkliche Abwechslung. Nun ist aber nicht anzunehmen, daß sie dort groß herauskommen konnten. Im Gegenteil, sie mußten sich sehr unauffällig verhalten. So war zum Beispiel das mehrfache Auffordern desselben Mädchens zum Tanz nicht zu empfehlen. Die beiden jungen Seeleute waren zwar für die Mädchen interessant. Besonders der stattliche Burkhard erregte Aufmerksamkeit. Aber die Umstände waren nun einmal so, daß keine Seite sich aus der Deckung wagen konnte. Der Wahlspruch der Hechthausen Jungen lautete wie überall auf dem Lande: *Wi pett' use Henner sülwst!* Damit wurde den Absichten der beiden jungen Leute gewiß Unrecht getan. So verwegen war nicht einmal der immerhin erwachsene Burkhard. Von den örtlichen Rivalen wurden genaue Beobachtungen angestellt. Die Stimmung und mit ihr die Streitlust wurde mächtig angeheizt durch den selbstgebrannten Rüben- und Kartoffelschnaps, der sowohl vom Wirt ausgeschenkt, als auch mitgebracht und nach Zahlung eines »Korkengelds« dort getrunken wurde. Die beiden Seeleute begnügten sich mit einer Flüssigkeit, die »Heißgetränk« genannt wurde und völlig harmlos war.

Die sich aufbauende Rauflust mußte irgendwann ein Ventil finden. Das ergab sich schnell und offenbar wie nach Plan. Ein angetrunkener junger Mann ging zur Kapelle, hielt dort eine kleine Beratung ab, die mit einem Tusch endete. Sodann verkündete der schwankende

Jüngling mit gewaltiger Stimme: *Ebrendanz för Klint!* Klint war eine Nachbargemeinde. Argwöhnisch wurde nun von den jungen Männern beobachtet, ob etwa jemand aus Hechtenhausen auf der Tanzfläche erschien. Das geschah auch und schon war die schönste Rauferei im Gange. Die Mädchen verschwanden kreischend und juchzend vom Parkett und suchten auf Stühlen und Tischen gute Aussichtsplätze. Die Schlacht wogte, endete mit dem Rückzug der Klinter, die schließlich in der Minderzahl gewesen waren. Die beiden Seelcuter fanden es angebracht, ebenfalls zu verschwinden. Was nicht bedeutete, daß sie beim nächsten Anlaß nicht wieder dort hingehen würden.

Eines Abends machten Burkhard und Nils dem Wirt ein Angebot. Sie wollten ihre knappe Kasse etwas aufbessern und boten ihm eine Fuhre guter Steinkohle an. Erfreut nahm sich der Wirt der lohnenden Sache an. Es wurde etwas verhandelt und anschließend der Abholtermin längsseits des Schiffes für einen Sonntagvormittag festgelegt. »Is dat ok reinen Krom?« fragte der Wirt abschließend mißtrauisch. Nils juckte der Hafer und sagte frech: »Jüst so rein as dien Kantüffelschnaps!« – Das Geschäft zerschlug sich. Die beiden bereuten es nicht so sehr. War es ihnen doch so wohl dabei nicht gewesen.

Es stellte sich heraus, daß der Kapitän noch länger im Krankenhaus bleiben mußte. Daher wollte der Moses zwei Wochen Urlaub nehmen, um zu seinen Eltern nach Sachsen zu fahren. Das wurde vom Steuermann genehmigt und Nils fand sich unversehens für das Kochen zuständig. Die Kapitänsfrau, die wöchentlich kam, um den Wochenproviand herauszugeben, gab ihm einige Tips. Diese machten aus ihm keinen Koch, obwohl von zu Hause aus ihm Küchenarbeit und etwas Kochen nicht fremd war. Diesen Teil der Ausbildung hatte Nils bei der Fischerei als Moses nicht mitbekommen. So kam der Ruf des Moses zu einiger Aufwertung. Zum Glück war Burkhard tolerant und der Steuermann anspruchslos oder vielmehr fehlte ihm jeglicher Geschmackssinn. Normalerweise fuhr der Steuermann am Samstagmittag nach Haus und kam am Sonntagabend wieder. Der Zufall wollte es, daß er in der ersten Woche, in der Nils mit seinen Kochkünsten glänzte, an Bord blieb.

Sonntagmittag war der übliche Sonntagsbraten vorgesehen. Ein Alptraum für Nils. Suppe, Kartoffeln und Gemüse waren gelungen, das Fleisch war fast vorzüglich gebraten – aber nicht gewürzt! Vorne war Burkhard sogar etwas ungnädig, natürlich schmeckte auch Nils sein eigenes Produkt nicht. Er hatte Bammel vor dem Zorn des Steuermanns, mußte schließlich aber doch nach achtzehn zur Bäckerschaft. Der Steuermann hatte etwas gemerkt: *Hest Du doar ok Solt un Peper anmookt? Jo!* antwortete Nils ängstlich/frech. *Na, het god smekt!* Da konnte aus dieser Richtung wohl nicht mehr viel passieren. Abgesehen von den abendlichen Schmorkartoffeln. Die konnte Nils ihm nie recht machen. Er gab sich große Mühe mit dem Anbraten der Zwiebeln und dem kostbaren gestreiften Speck. Besonders lag ihm daran, die Kartoffeln nicht anbrennen zu lassen. Die Würzung variierte er so gut es ging. Aber die Unzufriedenheit des Steuermanns blieb. Eines Abends kam es zur Katastrophe.

In der Kombüse quälte sich Nils zu Feierabend mit diesem ungelösten Problem. Da hörte er erst leise und später immer lauter das typische Wummern eines Glühkopfmotors. Gerne hätte Nils sich das Passieren dieses Fahrzeugs angesehen, aber seine Aufgabe ließ dies nicht zu. Bei seinem zähen Bemühen um die Lösung der Feinschmecker-Aufgabe durfte er sich nicht ablenken lassen. Irgendwann mußte es doch klappen!

Ein wilder Schrei des Steuermanns beorderte ihn an Deck. Pfanne und Milchsüppentopf an die Seite und dann an Deck! Für einen Laien war zu sehen, daß sich ein kleiner Klütenewer näherte, um längsseits der GERTRUD II zu gehen. Für den Steuermann kam da der Fliegende Holländer! Sogar Nils war soweit Kümo-Mensch geworden, daß er diesen Horror ebenso wie der Steuermann empfand. Es kam ein vollständig verdreckter Kahn. Fender schien seine Besatzung nicht zu kennen. Weder die zu diesem Anlaß auszubringenden aus

Holz, noch diejenigen aus Kork und Tauwerk, die bei der Annäherung an eine Pier und ganz besonders längsseits eines anderen Schiffes unverzichtbar sind. Die beiden Decksleute wetteiferten mit ihrem Schiff darum, wem die Palme für die gelungenste Verschmutzung gehöre. Völlig unbefangen und teilnahmslos standen sie an Deck und schienen mit dem Längsseitsgehen ihres eigenen Schiffes nichts zu tun zu haben. Nur wer die Pein kennt, die ein Steuermann angesichts der bedrohlichen Annäherung an den mühsam erreichten, makellosen Außenbords-Anstrich empfindet, kann die Aufregung des Steuermanns verstehen. Die dreiköpfige Besatzung der GERTRUD II mußte ihrerseits versuchen, diese Katastrophe zu verhindern. (*Kumm mi nich an de Farw!* Das war der Schreckensruf eines jeden echten Seemanns, aber ganz besonders der eines Kümo-Steuermanns). Das Manöver konnte nach einer halben Stunde relativ erfolgreich beendet werden.

Aber wie sahen die Schmorkartoffeln aus! Total verbrannt. Mühsam sortierte Nils die am wenigsten verkohlten Kartoffeln für den Steuermann aus. Die beiden vorne mußten mit Brot vorlieb nehmen. Mutlos schlich sich der Starkoch nach dem Abendessen achteraus zur Backschaft. Der Steuermann schaute aus seinem Logis heraus in die Kombüse, zeigte ein sonst nie gekanntes Lächeln: *Nu weern de Kantüffeln god!* Na, diesen Zustand konnte Nils leicht herstellen!

Der Neuankömmling war eine Art Tjalk mit einer Tragfähigkeit von ungefähr 60 Ladetons mit dem Heimathafen Haren/Ems. Von diesem Schiffstyp existierten zu jener Zeit noch viele Fahrzeuge, die man vorwiegend auf den innerdeutschen Flüssen und Kanälen, manchmal aber auch in der Küstenfahrt antraf. Sehr viele von ihnen waren in Haren/Ems registriert, einem Ort sehr weit am Oberlauf des Flusses in der Höhe des Bourtanger Moores. Dieser Ort war und ist ein bedeutender Registerhafen für Binnen- und Seeschiffe. Von dort kamen hervorragende Seeleute, die in dem Ruf standen, ihre Schiffe besonders gut zu pflegen und zu erhalten. Und nun erschien hier so ein verdrecktes Exemplar!

Der übliche abendliche Besuch des Schippers auf der GERTRUD II brachte traurige Klarheit. Der total deprimierte ältere Herr besah sich wehmutsvoll das vorbildlich in »Teer und Smeer« befindliche gastgebende Schiff. Wenn auch die Farbe für einen kompletten Anstrich nicht gereicht hatte, so konnte doch das kundige Auge des Alten erkennen, daß sich hier alles in einem ausgezeichneten Zustand befand. Ein Blick in den konservierten Laderaum, der wegen der trockenen Außenluft etwas geöffnet war, und auf die mittlerweile getrockneten, sauber aufgestapelten Bauchdielen entlockte ihm einen tiefen Seufzer. Er holte Luft und entledigte sich dann des lang aufgestauten Ärgers. Aus seiner etwas undeutlichen und langatmigen Erklärung konnten sich seine Zuhörer ein klares Bild machen. Wie alle Schipper hatte auch er sich bei den derzeit üblichen Geschäften nichts abgehen lassen. Da er aber nicht das Format dazu hatte, außerdem zögerlich und ängstlich war, hatten ihn die beiden Dreckpäckchen vollends in den Griff bekommen und erpreßten ihn. Arbeiten wurden nur gemacht, wenn sie wirklich unvermeidlich waren. Dafür waren sie bei der Ladungsbeteiligung und in Geschäften sehr tatkräftig. Einen schönen Eindruck bekamen Burkhard und Nils anderntags, als sie gemeinsam das kleine Schiff zum Löschen zwischen die GERTRUD II und die kleine Holzpier bugsirt hatten. Behäbig stand der beleibte, etwa zwanzigjährige Moses in dem Dreck, der das Deck überflutet hatte und sprach im schönsten Sächsisch: *Hoffentlich räschnets bald, damit der Dreck von Deck wegräschnet!*

Nils hätte sich gerne das vordere Logis und achtern die Maschine angesehen. Aber der Ordnungs- und Reichlichkeitssinn des Klütenewers hatte ihn schon soweit infiziert, daß er einen Abscheu davor empfand, jene Planken zu betreten. Als der unangenehme Gast dann nach zwei Tagen wieder weggewummert war, atmeten die Drei auf.

Daß der Steuermann aus anderem Holz geschnitzt war als jener ängstliche Schipper, sollte Nils voller Respekt kurz darauf erfahren: *Wi neemt jeder twee Kuffers. Wöllt in Ham-*

borg Proviant inkäupen! So ausgerüstet fuhren die beiden mit dem Zug nach Hamburg. Dort gingen sie zum Brook, einem Speicherkomplex gegenüber der Mattentwiete. Dort also, freute sich Nils, war Kuddel Daddeldus Braut bei einer Klofrau in die Lehre gegangen. Ringelnatz war einer der Autoren, von denen sie bis Kriegsende nichts gehört hatten. Im Jugendclub hatten sie seine Verse einander begeistert vorgetragen. Etwa vierzig Jahre später sollte Nils ganz in der Nähe noch einmal von Ringelnatz hören. Auf dem zum Kulturkahn aufgerüsteten ehemaligen Lastkahn DAS SCHIFF im Nikolaifleet las der Burgschauspieler Heinz Reincke Ringelnatz vor einem Publikum, das vorwiegend aus hanseatischen Kaufleuten und ihren Geschäftsfreunden bestand. Der kundige Reincke hatte die Stimmung mit den deftigen Geschichten Ringelnatz' so richtig in Schwung gebracht. Er kündigte dann aber an, daß Ringelnatz auch sehr empfindliche Verse gemacht habe. Einfühlsam, wie höchstens Günter Lüders, zitierte er eins der schönsten Liebesgedichte:

Ich liebe Dich –
 ich liebe Dich so sehr –
 ich könnte Dir –
 – ohne Bedenken –
 eine Kachel aus meinem Ofen schenken.

Unter brüllendem Gelächter schlugen sich die Kaufleute auf die Schenkel. Nils bewunderte den innerlich versteinerten Reincke, der die Fassung behielt. Diese Leute da hatten soeben seinen und Nils' Ringelnatz getötet.

Vor Betreten des Wirtschaftsamtens für die Seeschifffahrt, das in einem Block des Brookspeichers residierte, bekam Nils vom Steuermann die Instruktion, daß die GERTRUD II vor dem Anlaufen Hechthausens in Dänemark die Häfen Randers und Aarhus angelaufen habe. Dieses sagte nämlich das vom Steuermann präparierte Schiffstagebuch aus. Aber es kam zu keinem Verhör. Anhand der Musterrolle und des Tagebuchs wurde die Berechtigung zum Bezug von Seeproviand erteilt, da ja nachweislich die Hoheitsgrenze passiert worden war.

Anschließend ging's nach Altona zum Schiffshändler von Riegen in der Nähe des Fischmarkts. Die Koffer wurden randvoll und schwer. Besonders erfreute Nils das Kontingent von einer Flasche Aquavit, Marke »Hamburger Vorreiter«, pro Kopf und Monat. Nicht, daß er den Alkohol zu trinken begehrte. Wenn er zu Beginn der Heringssaison abmattern würde, wären die Flaschen ein wertvoller Tauschartikel für seine Familie, die sonst keine Ressourcen zur Teilnahme am Schwarzen Markt hatte. Die Reise nach Hechthausen mit den schweren Koffern und deren Transport an Bord war etwas beschwerlich, zahlte sich aber wegen des Zusatzproviands gut aus.

Die Rekonvaleszens des Kapitäns zog sich hin. Es war mittlerweile April. Der Steuermann freute sich, daß er auch jede Kleinigkeit am Schiff ausbessern lassen konnte. Vielleicht war ja der Kapitän einer von denen, die eingeweiht waren über die kommende Währungsreform. Warum sollte dann das Schiff für schlechtes Geld fahren? Da war es doch besser, für geringen Aufwand das Schiff topfit zu machen, damit es in besseren Zeiten für gutes Geld fahren könnte.

Es kam Südwestwind auf mit drüppelndem Regen. Botterquast aus Drochtersen hatte seinerzeit Hein Godenwind aufgeklärt, daß damit die Wanzen kämen. – Auf der GERTRUD II kamen sie auch aus ihren Löchern oder vielmehr aus der Verschalung. Nils in seiner engen Koje konnte sich ihrer nicht erwehren. Seine beiden Mitbewohner wurden von ihnen nicht heimgesucht und führten die Bißstellen, die er am ganzen Körper vorzeigen konnte, auf andere Ursachen zurück. Schließlich fing er doch eine Wanze, was in der engen Koje ein Problem war. Da mußte auch der Steuermann offiziell davon Kenntnis nehmen. Abhilfe gab es vorerst nicht.

Der Wind drehte auf Ost. Es wurde wieder kalt. Die Wanzen zogen sich zurück. Dafür

hatten sie bei Nils aber anscheinend etwas hinterlassen. Es entwickelte sich bei ihm ein anhaltender Durchfall verbunden mit Fieber. Nachts mußte er mehrfach eilig ins kalte Häuschen auf der Back, was der Bekämpfung der Symptome nicht förderlich war. Klappernd vor Kälte kam er wieder in die Koje, um sie wieder verlassen zu müssen, wenn er gerade etwas warm geworden war. Da er nichts essen konnte, wurde er ins Dorf zum Doktor geschickt. Der bejahrte Dorfarzt verschrieb Kohletabletten und Wärme. Da er beim besten Willen keine Nahrung aufnehmen konnte, wurde Nils völlig apathisch, mußte aber immer weiter die verderblichen Ausflüge auf die Back unternehmen, obwohl es kaum substantielle Ergebnisse brachte. Als bei Burkhard sich die gleichen Anzeichen meldeten, machte er den Steuermann mobil. Es waren schließlich solche Anzeichen, die in jeder Schiffs-Gesundheitserklärung weltweit von den Behörden aller Häfen abgefragt werden, und bei positivem Bescheid zur sofortigen Quarantäne des Schiffes führen. Die Feuerwehr kam und holte den schon von Wahnvorstellungen heimgesuchten, auf fünfzig Kilo heruntergekommenen Nils sowie den bisher weniger gebeutelten Burkhard ab.

Sie kamen in ein Notkrankenhaus im Stader Stadtteil Campe. Als Verdächtige wurden sie in einem Extra-Raum der ehemaligen Schule isoliert. Es stellte sich heraus, daß sie Typhus hatten. Es mußten nicht die Wanzen gewesen sein, die das verursacht hatten. Genauso konnte das Ostewasser die Ursache sein, das sie mittlerweile als Trinkwasser gebraucht hatten. An und für sich war das kein verwerfliches Handeln. So sollte Nils zehn Jahre später erfahren, daß von den Seeschiffen in ausgewiesenen Seegebieten, z.B. im Gatun-See bei der Passage durch den Panama-Kanal oder im Ontario-See offiziell Trinkwasser aufgenommen wurde. Zeiten waren das!

Die Behandlung mit Sulfonamiden brachte sehr bald Erfolg und nach zwei Tagen genoß Nils die erste Mahlzeit in Form eines Eßlöffels voll Haferschleim. Die Aufpäppelung der beiden jungen Leute ging dann flott voran. Der schnelle Fortschritt zeigte sich dadurch, daß sie begannen, den jungen Schwestern den Hof zu machen. Ehe es hier zu Erfolgen kommen konnte, hatte man sie wieder nach Hechthausen entlassen. Sie konnten dort in ihr inzwischen desinfiziertes Logis einziehen.

Anfang Mai kam auch der geheilte Kapitän zurück. Das Schiff ging wieder in Fahrt. Nils zog es zurück zum Heringsfang. Die Saison sollte Ende Mai beginnen. So kündigte er zur Ankunft des Schiffes in Stade. Eine kleine Enttäuschung brachte ihm das Verhalten des Kapitäns, der wohl meinte, daß ein so junger Mann keinen Alkohol brauchte. Das paßte nicht zu der großzügigen Haltung, die jener bisher gezeigt hatte. Vielleicht war die »Durststrecke« zu lang gewesen. Zum Glück genügte das hartnäckige Beharren, ohne Hinweis auf die unkonventionelle Beschaffungsart, die Flaschen dann doch noch zu bekommen. Sie waren wertvoller als seine ganze verdiente Heuer für die vier Monate seiner Dienstzeit.

Während seiner mehr als zwanzigjährigen Fahrtzeit sah Nils später das Schiff gelegentlich wieder. Er glaubte immer noch an Burkhard's Version, daß es 1871 gebaut worden wäre. Gleichwohl hatte er recht, daß so ein Veteran bei guter Pflege seinen Besitzer belohnt.

✱

Der Leser vermutet zu recht, daß die Figur Nils mit dem Verfasser identisch ist. Das stimmt zum Teil und gab ihm schon vorher die Möglichkeit, seine Berichte über die Heringsfischerei (Titel »Kok-in-Ruum«) und die Hochseefischerei nach dem Zweiten Weltkrieg (Titel »Rotbarsch & Co.«) mit einem gewissen notwendigen Abstand zu schreiben. So soll es auch hier bis zum Ende dieses Berichts geschehen.

Genau fünfzig Jahre nach seiner Anmusterung auf der GERTRUD II beschloß Nils, das Schiff, seine Geschichte und einen Teil seiner Besatzung sowie das historische Umfeld des



GERTRUD II 1982. (Archiv DSM; Foto: Hans-Werner Garbe)

Jahres 1948 zu beschreiben. Anlaß dazu war die Presse-Mitteilung des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven vom 4. Mai 1995. Hier wurde berichtet, daß der Motor der GERTRUD II dort aufgestellt worden war.

Aufgrund eigener Erlebnisse und weiterer Recherchen in den Ausgaben 1920 bis 1938 von Lloyd's List und der Ausgaben 1940 bis 1993 aus den Registern des Germanischen Lloyd konnte er die Geschichte dieses Schiffes sehr viel ausführlicher darstellen, als dies bisher geschah.

Einen weiteren Anstoß bekam er, als er im Jahre 1995 das Schiff (inzwischen als Dreimast-Schoner FRIDTJOF NANSEN) am Hamburger Baumwall zufällig entdeckte. Ein nostalgisches Erlebnis war die Besichtigung des Schiffes und das ungläubige Erstaunen der jungen Besatzung, als Nils ihnen erklärte, daß er vor 47 Jahren dort als Jungmann täglich sein Morgengete an Deck verrichtet habe.

In einem Nebensatz sind weiter oben die kleinen Schiffsstellen und die Schifffahrtstradition an der Oste angesprochen worden. Diese Darstellung wollte er durch einen Besuch der beiden Orte Gräpel und Nieder Ochtenhausen überprüfen und vertiefen. In beiden Orten, in denen auf den ersten Blick fast nichts an einen schifffahrtsgeschichtlichen Hintergrund erinnert, stieß er auf Straßennamen, die seine früheren Aussagen bestätigten.

In Gräpel hießen sie: »Prahmweg«, »Zur Werft« und »Zum Hafen«. Die Straße »Zum Hafen« führte direkt zu der noch relativ gut erhaltenen Schiffsstelle. Dieser Ausdruck wird zutreffenderweise für die Anlegestellen an der Oste benutzt. Der etwa 40 m lange Löschplatz mit den gerammten Pfählen schien länger nicht benutzt worden zu sein. Auf beiden Seiten der Oste befindet sich je eine Rampe für die Zugfähre. Der dazugehörige Prahm steht auf einem Wagen am Ufer bereit. In der Sommer-Saison verkehrt die Fähre auf vorherige Anforderung. Das Fährhaus als Gastwirtschaft bildet wohl die ökonomische Basis.

Als nächstes wurde die Straße »Zur Werft« angesteuert. Eher ein stiller, verwunschener Weg. Ein Eindruck, der durch die sonnige Mittagsstunde noch unterstrichen wurde. Am Ende dieses Wegs die noch erhaltenen Gebäude der letzten von den einstmals drei in Gräpel betriebenen Werften. Zu sehen war noch ein Gleispaar, das von der Oste auf den Deich führte. Sogar eine alte eiserne Winde, die zum Aufslippen gedient hatte, war noch vorhanden.

Entgegen Nils' Befürchtung fühlte sich der Bewohner, der Lehrer Günther Bube, Enkel des letzten Werftbesitzers Siems, trotz der Mittagsstunde nicht gestört. Das alte reetgedeckte Wohnhaus des Werftbesitzers war gut erhalten und gepflegt. Er wurde in ein einfaches, in seiner Ursprünglichkeit erhaltenes Wohnzimmer geführt. An den Wänden zum Teil uralte Fotografien der Vorfahren, Ansichten der Werft, das Bild mit dem zur Reparatur aufgeslipten hölzernen Besan-Ewer GLORIA, Baujahr 1881 in Grünendeich, und eine alte Wanduhr von der Art, wie sie etwas weiter ostabwärts auch bei seiner eigenen Großmutter in dem alten Bauernhaus im Neulander Moor gehangen hatte. Die Einrichtung eher spärlich, dem Haus angemessen. Kein modischer Firlefanz. Aber das Beherrschende dieser Szene war jedoch der freie Blick aus dem großen Fenster auf die Oste und die Weite der gegenüberliegenden Ostewiesen.

Herr Bube hatte im Jahre 1977 an der Pädagogischen Hochschule in Lüneburg eine ausgezeichnete Examensarbeit über »Die Entwicklung der Schifffahrt auf der oberen Oste im 19. und 20. Jahrhundert« abgeliefert, die mit freundlicher Genehmigung ihres Verfassers dem Sinne nach genutzt werden soll, um die im Bericht angesprochene Schifffahrtstradition zu erläutern.

Der Begriff »Obere Oste« bezeichnet hier den Abschnitt des Flusses von Bremervörde bis Hechthausen. Der Abschnitt von dort bis zur Mündung in die Elbe bei Neuhaus wurde in diesem Sinne als »Untere Oste« bezeichnet. Beide Teile zusammen stellen den schiffbaren Teil der Oste dar.

Diese Begriffe tauchen auch bei den Versicherungsvereinen auf, in denen sich die Schiffer seit dem 19. Jahrhundert organisiert hatten. Es handelte sich anfangs wohl um die so sympathische Ur-Form des gegenseitigen Hilfeversprechens der von den gleichen Risiken betroffenen Schiffern untereinander. Man kannte einander und erwartete, daß jeder dieser Schiffer alles daran setzen würde, daß seine Partner möglichst nicht für ihn einspringen müßten. Im Gegensatz zum heutigen Versicherungs(un)wesen, das kaum jemand noch als eine Gemeinschaft erkennt, sondern als ein System, in das Beiträge eingezahlt werden in dem Bestreben, durch dubiose Praktiken möglichst viel wieder aus ihm herauszuholen.

Der Versicherungsverein »Obere Oste« wurde 1857, der der »Unteren Oste« 1847 gegründet. Ab 1919 schlossen sich beide Vereine zum Versicherungsverein »Oste« mit Sitz in Basbeck zusammen. Irgendwann nach dem Zweiten Weltkrieg fusionierten die Vereine »Oste« und »Niederelbe« (Drochtersen, Wischhafen) zum jetzt noch bestehenden Verein »Niederelbe«. Da die Risiken immer größer wurden, war man schon vor dieser Fusion zur Praxis der Rückversicherung übergegangen. Als einige Eigner, besonders aus Gräpel, immer größere seegehende Schiffe bauen ließen, wurden diese bei größeren Versicherungsgesellschaften versichert, da diese hohen Risiken nicht mehr durch die relativ kleinen Versicherungsvereine getragen werden konnten.

Die Schifffahrt auf der Oste hat eine lange Tradition. Ein richtiger Aufschwung begann zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit der Torfschifffahrt. Später folgten als Frachtgut Ziegel aus den zahlreichen Ziegeleien der Region, Getreide und andere landwirtschaftliche Produkte, Holz und Stackbusch. Die Stackbuschfahrt brachte nach dem Ersten Weltkrieg nochmals einen großen Aufschwung. Bremervörde war der Hafen mit dem höchsten Stackbusch-Aufkommen am Kontinent, gefolgt von Gräpel. Ab 1970 kam die Frachtschifffahrt auf der

Oste zum Erliegen. Die Werften hatten seit dem Ersten Weltkrieg fast nur noch Reparaturen ausgeführt, 1966 wurde die Siems-Werft in Gräpel, offenbar als letzte ihrer Art an der Oste, abgemeldet.

Es gab um die Jahrhundertwende laut Mitgliederverzeichnis des Versicherungsvereins »Obere Oste« 91 Schiffer. Deren Zahl ging jedoch nach dem Bau der Eisenbahnlinie Hamburg-Stade-Cuxhaven rapide zurück. Nicht zuletzt dadurch, daß die Segelschiffe wegen der hohen Masten die Eisenbahnbrücke nicht mehr passieren konnten. Die Höhe der Masten war notwendig, um wegen des relativ hohen Oste-Deichs noch genug Wind in die Segel zu bekommen.

Die Schiffsgrößen bewegten sich hauptsächlich zwischen 20 und 60 BRT, größere Schiffe waren die Ausnahme. Fast alle Schiffe wurden an der Niederelbe und der Oste gebaut. Es waren Ewer, Tjalken, Schoner und Galeassen aus Holz. Ab der Jahrhundertwende dominierte der Stahlschiffbau. Unter anderem wurde 1909 in Gräpel bei der Werft tom Wörden der Rundgatt-Ewer GLORIA, 34,6 BRT, gebaut. In den zwanziger Jahren erhielt das Schiff einen 25-PS-Motor. Eigner und Kapitän war bis 1938 Johann Jungclaus aus Nieder Ochtenhausen. Auf diesem Schiff erlernte der Sohn und spätere Eigner und Kapitän der GERTRUD II sein Handwerk.

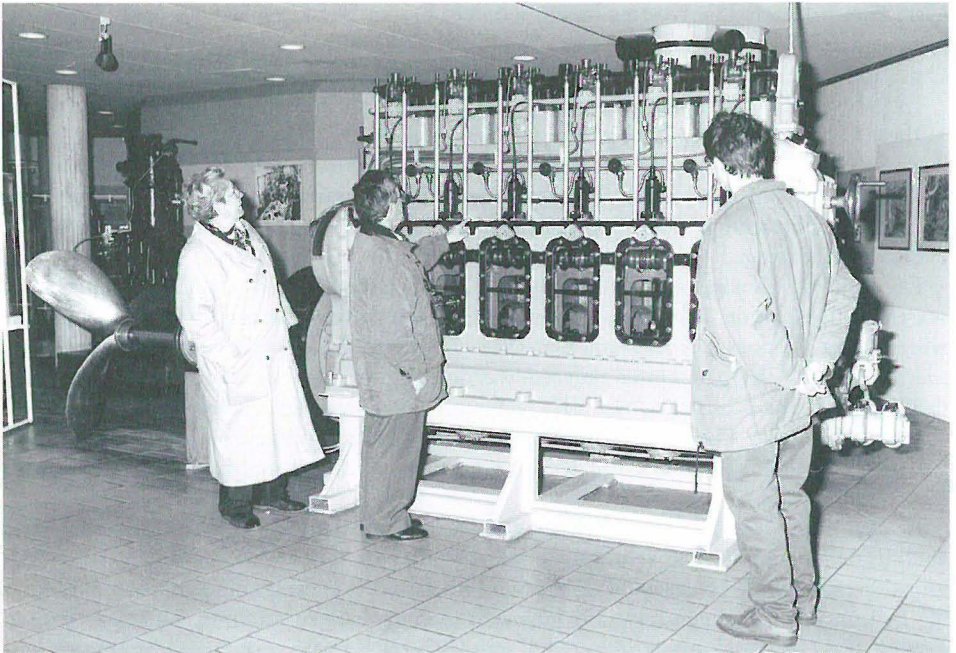
In dem Ort Nieder Ochtenhausen gibt es die Straßennamen »Schifferstraße« und »Schiffsstellendam«. Die Schiffsstelle jedoch ist schon lange verfallen. Hier hoffte Nils von älteren Einwohnern etwas über die Schifffahrtstradition dieses kleinen Ortes und über die Familie des damaligen Kapitäns Heinrich C. Jungclaus zu erfahren. Zu seiner großen Freude und Überraschung erfuhr er, daß sein früherer Kapitän und dessen Frau noch lebten. Bei der telefonischen Terminabsprache vernahm er erstaunt eine kräftige und fast jugendliche Stimme des inzwischen 87 Jahre alten Herrn. Bei seinem Besuch erlebte er dann auch eine stattliche Erscheinung, zwar mit gewissen Spuren des Alters, die aber keineswegs etwas Greisenhaftes hatten. Das gleiche traf auch auf die Erscheinung der etwas jüngeren Ehefrau zu. Das Ehepaar hatte 45 gemeinsame Jahre auf der GERTRUD II verbracht, unterbrochen nur durch die drei Jahre, als das Schiff für die Kriegsmarine in der Ostsee eingesetzt war. Beide konnten sich ihres ehemaligen Jungmanns nicht mehr erinnern, dazu war die Zeit, die sie gemeinsam an Bord verbracht hatten, zu kurz.

Seit 1981, als der Kapitän schlagartig die Lust an der Schifffahrt aufgrund der damals einsetzenden Bedingungen verlor und das Schiff an Hanns Temme verkaufte, lebt das Ehepaar in einem Haus am Rande der idyllisch gelegenen Ostwiesen.

Etwas besorgt sah Nils der Unterhaltung – eine systematische Befragung des Kapitäns verbot sich seines Alters wegen – entgegen. Hatte er doch der Frau eine Kopie des bis dahin fertigen Manuskripts einige Tage vorher übergeben. Es waren darin einige heikle Punkte enthalten, die unter Umständen das Gespräch belasten könnten. Seine Sorge stellte sich als unbegründet heraus.

Bei dem Gespräch beobachtete Nils eine Art Arbeitsteilung zwischen dem Kapitän und seiner Frau. Er erläuterte die seemännischen Dinge, während sie sehr wachen Sinnes zuständig war für Daten und die menschlichen Dinge am Rande. Stets blieb sie aber die Stichwortgeberin und ließ dem Kapitän den Vortritt. So wie es wohl ihre respektvolle Rolle an Bord verlangt hatte. Um hier gleich den pawlowschen Reflex eines falsch verstandenen Gleichberechtigungsbewußtseins abzuwehren, sei vermerkt, daß der Kapitän seine Frau mit achtungsvollem Respekt behandelte. Eine gegenseitige Achtung, die man gelegentlich als die Basis für eheliche Liebe erkennt. Jener Liebe, von der der Apostel Paulus sagte, daß sie sich nicht blähe und ziere.

Um den heikelsten Punkt vorweg zu nehmen, sprach Nils den Dattelstreik an. Worauf der Kapitän treffend Stellung nahm: *Wer so etwas nicht wahrnahm, der mußte hungern!*



Der Dieselmotor der GERTRUD II in der Ausstellung des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven. (Foto: Egbert Laska)

Also, keine schlechten Gefühle! Auf die gute Verpflegung angesprochen, errötete die Frau leicht. Dieses ungemein sympathische Erröten trat nochmals auf, als Nils daran erinnerte, daß er das Auftreten des Kapitäns seinerzeit als »gentlemanlike« erkannt hatte. Darauf die Frau, die im Begriff war, das Zimmer zu verlassen um Kaffee zu holen: *Wissen Sie, was die Makler an der Küste über ihm gesagt haben? ... Aber nein, das mußt Du sagen!* Als ob sie zuviel gesagt hätte, zog sie sich dann auf den Flur zurück, kam aber, weil er nichts sagte, kurz wieder und erklärte verlegen – nochmals leicht errötend: *Die sagten, daß er der best-angezogene Kapitän an der ganzen Küste gewesen wäre.* Wie um klarzustellen, daß er kein Dandy sei, meinte nun der Kapitän, daß er seine Achtung gegenüber seinen Mitmenschen unter anderem dadurch bezeuge, in welcher Aufmachung er ihnen gegenübertrete. Diesem Kredo fügte er noch ein weiteres hinzu: *Wenn ich Leistung erwarte, muß ich die Leute gut verpflegen!* Keine leere Floskel, wie Nils damals erfahren hatte und ein wohlthuender Gegensatz zu vielen seiner Eigner-Kollegen.

Zur Schifffahrtstradition an der Oste erklärte er, daß sie seiner Meinung nach aus der Stackbuschfahrt stamme. Stackbusch besteht oder bestand aus Reisigbündeln, die zum Schlengenbau und zur Uferbefestigung eingesetzt wurden. Heute wird gerammt! Nils entsann sich, daß er als Junge die Vielfalt des Tierlebens an und in den Schlengen bestaunte, das bei ablaufendem Wasser zutage trat. Stackbusch wurde an den Löschplätzen der Oste seit Ende des Ersten Weltkrieges und besonders bis in die sechziger Jahre dieses Jahrhunderts in großen Mengen verladen. Sein Vater habe ein kleines Schiff besessen, eben die oben genannte GLORIA, Baujahr 1909, mit der er vor allem von der Stackbuschfahrt gelebt hatte. Später sei das Geschäft auf andere Güter ausgedehnt worden.

Vor Nils' Augen erschienen jene Schiffe, die er auf der Elbe oder im Hafen von Stade vor dem Krieg gesehen hatte. Sie machten den Eindruck von übergroßen Heuwagen. Kurios

war das Steuern bei der hohen Decksladung. Auf den Ruderschaft wurde eine Stange aufgesetzt und mit einem Helmholz oder Steuerrad versehen. Mit einem Seilzug konnten die Umdrehungen des Motors reguliert werden. Damit konnte der Mann am Ruder bei guter Sicht navigieren.

Jener Motor, der 1936 eingebaut wurde und jetzt im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven ausgestellt ist, wurde vom Kapitän außerordentlich gelobt. Dabei leuchteten seine Augen, und er schien sich vor Nils' Augen in jene beeindruckende Figur zurückzuverwandeln, in der er ihm im Jahr 1948 erschienen war. In das Lob eingeschlossen waren seine tüchtigen Steuerleute, die den Motor so liebevoll und fachmännisch betreut hatten. Der letzte von ihnen hatte 31 Jahre bis zum Verkauf des Schiffes bei ihm Dienst getan. Hier mußte eine gute Harmonie geherrscht haben. Wie hätte es sonst auf so kleinem Raum zu einem so langen Beieinander kommen können!

Auf die Ursachen angesprochen, wie der wirtschaftliche Betrieb eines so kleinen Schiffes gelingen konnte, erklärte der Kapitän, nüchternes kaufmännisches Verhalten sowie eine sorgsame Pflege von Schiff und Maschine und die Bereitschaft zu vorausschauenden Investitionen hätten die Grundlage gebildet für eine erfolgreiche Beschäftigung des Schiffes bis 1981, während gleichzeitig viele vergleichbare Schiffe wegen Unrentabilität stillgelegt und verschrottet werden mußten. Ein großer Vorteil sei es gewesen, daß er das Schiff völlig intakt und ohne Schuldenbelastung in die Währungsreform bringen konnte. Aus der Unterhaltung ergab sich aber auch, in welcher typischer Art man sich dort um die Funktion des wichtigsten Teils des Schiffes in bewährter Kümo-Weise gekümmert hatte. An der Maschine durfte nicht gespart werden! Eine enge persönliche Zusammenarbeit wurde besonders mit der Firma Christian Stark, deren Chef früher bei MAK in Kiel beschäftigt gewesen war, gepflegt. Die Monteure Wilhelm oder besonders Alois, der aus dem Sudetenland stammte und bei der Marine Schirrmeister gewesen war, konnten zu jeder Zeit, auch nachts, beim Passieren des Kiel-Kanals herausgeklingelt werden, falls irgendetwas an dem guten Stück nicht in Ordnung schien und mit Bordmitteln nicht behoben werden konnte. Bei solch einer vertrauensvollen Zusammenarbeit unter Fachleuten und Freunden gibt es kein gegenseitiges Über-den-Tisch-Ziehen! Der Motor hat es seinen Leuten gedankt und sie nicht einmal während seiner 45 Dienstjahre im Stich gelassen.

Vielleicht hat ja auch das eine oder andere typische Ostseegeschäft, das gestandene Kümo-Kapitäne in einer von ihnen sorgsam gepflegten Atmosphäre gelegentlich betreiben, die finanzielle Situation erleichtert. Danach zu fragen, wäre aber unziemlich gewesen.

Bei dem Gespräch über die vergangenen Zeiten erinnerte man sich auch an Burkhard. Die Kapitänsfrau meinte, daß er aus »besserem Hause« gestammt haben müsse, dem Nils voll zustimmen konnte. Er verließ das Ehepaar mit guten Gefühlen. Diese Stunde dort war ein Gewinn gewesen. Er schaute auf das Haus, das von den letzten Vorfrühlings-Sonnenstrahlen beschienen wurde. Dahinter lagen die stillen Oste-Wiesen. Die Frau hatte von einem »besseren Haus« gesprochen. Er mußte über diesen Komparativ lächeln. Gab es ein besseres Haus als hier, wo man in gegenseitiger Achtung und Liebe lebte und auf ein erfülltes Leben zurückblicken konnte, dessen wesentlicher Inhalt ein Schiff war, das man gut geführt hatte, und den Menschen, die sich ihm anvertraut hatten, mit Achtung entgegen kam?

Journal der Arkadia
 Nr. 12
 1981
 1981/12/12

From Ugly Duckling to Swan: The transformation of the motor sailer GERTRUD II, ex EDITH, ex FREDERIK FISCHER to the three-mast main-topsail schooner FRIDTJOF NANSEN

Summary

Fifty years ago, the author signed on to the motor sailer GERTRUD II. When he recently learned that the engine of his old ship was on exhibit in the German Maritime Museum, he was inspired to research the history of the former coaster. The article presents the results of his studies, with a special focus on the circumstances of German shipping during the post-World-War-II period, a time of great shortages and widespread black-marketeering.

1919 Built in Kalundborg, Denmark as the EDITH. Two-mast steel schooner, length: 27 m, breadth: 6.92 m. Draught: 4.3 m. 156 G.R.T. / 134 N.R.T. Auxiliary motor 90 PS.

1922 New owner: Aabenraa Rederi A/S. Name changed to FREDERIK FISCHER.

1927 Sold to Martin P.F. Leistikow of Germany. New name: GERTRUD II.

1934 Sold to Hans F.P. Morgenroth.

1936 Engine trouble in the Baltic. Installation of a new engine, Type GMU3L, in Gdansk. Made by Deutsche Werke, Kiel. 150 PS, 6 cylinders, four-stroke.

1936 Morgenroth acquires a new ship and leaves the GERTRUD II to his trustworthy and experienced mate Heinrich C. Jungclaus.

1939-1941 The ship continues to operate within the framework of Baltic Sea civilian shipping activities, primarily between Sweden and Germany.

1941-1945 The ship is conscripted to military service under her civilian captain and armed. She operates on the Baltic coast as a transport for troops and their equipment.

1945 While waiting to take on a cargo of ammunition in Hamburg-Altona, the GERTRUD II is damaged by bombing. By the end of the war she has been fully repaired. She is not regarded as war booty and is one of the few ships left to their owners through the lottery system. In the years that follow, the veteran operates as a coaster, even calling at foreign ports, which was unusual for German ships during this period.

During the post-war period, young Nils signs on to the ship as a junior ordinary seaman. It is January, 1948 and a time of great food and heating shortages. Nils marches out of Bremen's badly damaged city centre and through the working-class district – which has been levelled by bombing – to the port. Ironically, as is so often the case, the part of the population most in opposition to the warmongering regime has been hit hardest.

No sooner is Nils on board than he makes the acquaintance of the theft and police raids which are everyday occurrences at the port. He and the senior ordinary seaman Burkhard are even involuntarily involved in these activities. The captain and owner, a gentlemanly type who has nothing in common with the traditional *Klüteneverschipper* (from *Klüten* – a popular mariner's dish; *Ewer* – flat-bottomed coastwise sailing craft with lee-boards; *Schipper* – skipper), has learned to take advantage of the circumstances. In normal times, his activities would simply be called "cargo theft." But after the war, when such doings were often a question of bare survival, the general term was "così fan tutte." In June 1948, following the currency reform, this situa-

tion came abruptly to an end. The old values once again held validity and were respected.

The company of the small coaster consisted of the captain, his wife who served as cook, the mate, Burkhard, Nils and the deck boy. Since the ship sometimes left territorial waters on her trips to Denmark, her company was entitled to receive "sea provisions." Thus the crew had a huge advantage over all who lived and worked on land. As opposed to many of his fellow ship-owners, the captain shared these and other benefits (see above) with his men. This applied among other things to the heating of the small crew's space below the forecabin. The members of the crew were aware of their luck. A characteristic example of the circumstances: For his total monthly wages of 35 Reichsmark, Nils could buy seven cigarettes on the black market.

During the five months Nils was on board, the ship made only one freighting voyage, carrying grain from Bremen to Hamburg-Altona. As a result of clever bargaining, the ship's company was able to keep 3 tons of barley – the full load had consisted of 220 tons – for its own use.

Having travelled up the narrow, winding Oste River to deliver the grain at the mill in Hechthausen, the ship remained laid up there for the remainder of Nils's period of service. The captain was seriously ill. During these months the ship received a complete overhaul from her own crew and Nils learned the ins and outs of life on a motor coaster. Thanks to the faithful *Klütener* mate's chutzpah and forged logbook entries, the ship's company continued to receive sea provisions for several months.

In the spring of 1948, when the captain had recovered from his illness, he boarded a freshly renovated, unencumbered ship: both captain and vessel restored to top condition in time for the economic boom which followed the currency reform.

1951 Extension of the ship's length to 37.93 m. The tonnage now measures 248 B.R.T., deadweight tonnage ca. 350. The masts and sails are removed, two cargo masts installed. From this time on, the GERTRUD II is registered as a pure motor vessel.

1981 The ship's owner and captain sells the ship to Captain Hans Temme. Temme takes the ship on a few freighting voyages, but most of the time she lies up in Arnis.

1991-1992 In Wolgast the ship undergoes conversion to a three-mast main-topsail schooner with a maximum sail area of 850 m². Highest mast: 32 m. New fore and aft ships extend the length to 52 m. 10 cabins containing 48 berths are installed. The ship's company consists of 12 permanent and 36 temporary members (teenagers and school groups). The engine is replaced by a 191 KW Callesen four-cylinder diesel engine.

1992-present Voyages all over the world (ca. 20,000 naut.mi./year) as the training ship FRIDTJOF NANSEN. The owner and operator is the association "Traditionssegler FRIDTJOF NANSEN e.V." with headquarters in Wedel, Schleswig-Holstein.

During his later years of service in commercial deep-sea fishing and distant trade, Nils occasionally saw the GERTRUD II from afar. While researching traditional Oste River shipping, he was quite happily surprised to come across his former captain, now 87 years old, and the captain's wife. The captain had been luckier than the majority of his colleagues, managing to operate his small ship successfully until 1981.

At the close of a long conversation between the three, the captain's wife mentioned that the senior ordinary seaman Burkhard must have been *aus besserem Hause* (of a better house, i.e. of a good family). Nils wondered where there could be a better

house than the captain's: It was a place characterised by mutual esteem and love, a place where memories revolved primarily around a ship and life was filled with the satisfaction of knowing that one had run the ship well and always shown respect to those who had devoted their lives to her.

Du vilain petit canard au cygne: la métamorphose du voilier à moteur GERTRUD II, ex-EDITH, ex-FREDERIK FISCHER, en une goélette à trois-mâts, le FRIDTJOF NANSEN.

Résumé

Il y a cinquante ans, l'auteur fut enrôlé sur le voilier à moteur GERTRUD II. Apprenant soudain que le moteur de son ancien navire était exposé au Musée allemand de la Marine, l'envie le tenta d'entreprendre des recherches sur l'ancien caboteur, et par la même occasion, en se fondant sur ses propres expériences de l'époque, de raconter les conditions de navigation sur les navires allemands après la guerre, en temps de pénurie, et de décrire le marché noir qui en découlait.

1919, construit à Kalundborg au Danemark, en tant qu'EDITH. Deux-mâts en acier. Longueur: 27m. Largeur: 6,92m. Tirant d'eau: 4,3m. 156 tonneaux bruts. Moteur auxiliaire 90 CV.

1922, nouveau propriétaire: Aabenraa Rederi A/S. Rebaptisé FREDERIK FISCHER.

1927, vendu en Allemagne. Changement de nom: GERTRUD II. Propriétaire: Martin P.F. Leistikow.

1934, vendu à Hans F.P. Morgenroth.

1936, avarie des machines dans la Baltique. Montage d'un nouveau moteur à Gdansk, de type GMU3L. Constructeur: Deutsche Werke à Kiel. 150 CV, 6 cylindres, moteur à quatre-temps.

Morgenroth reçoit un nouveau navire. Il cède le GERTRUD II à son timonier éprouvé, Heinrich C. Jungclaus.

1939-1941, le navire effectue à nouveau des traversées civiles sur la Baltique, en particulier entre la Suède et l'Allemagne.

1941-1945, sous le commandement de son capitaine civil, le bateau sera réquisitionné, armé et naviguera comme transporteur de troupes et de leur équipement le long de la côte balte.

1945, alors que le GERTRUD II doit charger des munitions à Hambourg-Altona, il est endommagé par un bombardement. A la fin de la guerre, il est complètement réparé. Il ne sera pas considéré comme prise de guerre, et c'est l'un des rares navires qui sera laissé à son propriétaire après tirage au sort.

Dans les années suivantes, le vétéran naviguera en tant que caboteur et rejoindra même des ports à l'étranger. Pour un navire allemand, une exception fameuse pour cette période.

C'est à cette époque, en janvier 1948, une période de pénurie extrême en denrées alimentaires et en chauffage, que le jeune Nils est enrôlé sur le navire en tant que jeune matelot (junior ordinary seaman) à Brême. Il rejoint le port après avoir traversé le centre de Brême à moitié détruit et les quartiers ouvriers totalement démolis par les bombes. Par ironie du sort, comme c'est souvent le cas, ce sont les couches de la population qui étaient les plus opposées à la puissance belligérante qui ont été le plus touchées.

A peine à bord, Nils fera connaissance avec les vols omniprésents et les razzias dans le port. Lui et le matelot Burkhard (senior ordinary seaman) seront, qui plus est, forcés d'y participer. Le capitaine lui-même, quoique propriétaire, étant tout le contraire de l'image que l'on puisse se faire d'un gabarier, plutôt du genre gentleman, saura mettre à profit cette période troublée. En temps normaux, on qualifierait cela de «vol de cargaison», mais à cette époque, il s'agissait d'une malversation tout bonnement destinée à assurer la survie, et cette pratique courante avait reçu le surnom de «cosi fan tutte». En juin 1948, après la réforme monétaire, cet état de choses disparut comme par enchantement. Les vieilles valeurs reprirent leur cours et furent à nouveau respectées.

L'équipage de ce petit caboteur était constitué du capitaine, de sa femme en tant que cuisinière, du timonier, de Burkhard et de Nils, et du mousse. Comme le bateau, en route vers le Danemark, quittait parfois les eaux territoriales, il avait droit à des provisions de route, ce qui représentait un énorme avantage par rapport au reste de la population affamée à terre. Contrairement à nombre de ses collègues propriétaires, le capitaine laissait l'équipage en profiter, ainsi que d'autres avantages, comme par exemple le chauffage de la petite cabine à l'avant. L'équipage en était reconnaissant. Caractéristique pour l'époque: avec sa solde de 35 Reichsmarks, Nils pouvait s'acheter 7 cigarettes sur le marché noir.

Pendant les cinq mois de son service, Nils n'aura vécu qu'une traversée de Brême à Hambourg-Altona avec une cargaison de céréales. Après un adroit marchandage, il resta de la cargaison complète de 220 tonnes d'orge 3 tonnes pour la consommation propre du bateau.

Le navire, qui avait remonté l'Oste, une rivière étroite et riche en méandres, jusqu'au moulin de Hechthausen, y demeura le reste du temps. Le capitaine était tombé gravement malade. L'équipage en profita pour faire une révision complète du navire. Nils fit ainsi connaissance avec la vie à bord d'un caboteur dans tous ses détails. Grâce à la matoiserie d'un fidèle timonier et à des livres de bord falsifiés, l'autorisation de recevoir des provisions de route fut assurée pendant cette période.

Lorsque le capitaine revint à bord au printemps 1948, il put naviguer avec un bateau parfaitement remis en état, et exempt de dettes, au début du boom qui suivit la réforme monétaire.

En 1951, le bateau fut rallongé. Il passa à 37,93 m, le tonnage à 248 TB, environ 350 tonnes de charge. Les mâts et la voilure furent enlevés, deux mâts de charge installés. Désormais, le GERTRUD II fut enregistré en tant que simple navire à moteur. En 1981, le propriétaire et capitaine le vend au capitaine Hanns Temme. Celui-ci effectua quelques traversées avec du fret. Mais la plupart du temps, le bateau est ancré à Arnis.

1991-1992. Transformation du navire à Wolgast en un trois-mâts avec une voilure maximale de 850 m². Le plus haut mât mesure 32 m. Grâce à une nouvelle proue et une nouvelle poupe, il atteint 52 m de longueur. Il possède 10 cabines avec 48 couchettes. Équipage: 12 hommes et 36 volontaires (jeunes et groupes scolaires). Démontage du moteur et installation d'un moteur quatre-temps 191 kw Callesen diesel.

A partir de 1992, croisières dans le monde entier (env. 20 000 miles par an) en tant que navire-école FRIDTJOF NANSEN. Le propriétaire et exploitant en est dorénavant le comité «Traditionssegler FRIDTJOF NANSEN», dont le siège est à Wedel dans le Schleswig-Holstein.

Embauché dans la pêche hauturière et au long cours, Nils eût l'occasion, durant ses traversées suivantes qui furent plus conséquentes, de revoir le GERTRUD II. Alors qu'il effectuait des recherches sur la navigation traditionnelle sur l'Oste, il rencontra de façon tout à fait fortuite son ancien capitaine, âgé de 87 ans, et sa femme. Combien grande fut sa joie! L'homme avait dirigé son bateau avec succès jusqu'en 1981, comme bien peu de ses collègues.

A la fin de la longue conversation qui s'ensuivit, sa femme insinua que le matelot Burkhard était très probablement issu d'une «bonne famille». Nils se demanda s'il se trouvait de meilleure famille qu'ici, où l'on avait, dans un climat de respect et d'affection mutuels, vécu une existence bien remplie dont le principal contenu était un bateau que l'on avait bien mené, ainsi que les personnes qui lui étaient confiées dont on avait su partager l'estime.