

► HERMANN WINKLER

Als Schiffsjunge auf einem Schoner in der Ostsee

Ein Seefahrtsbericht des Chronisten Bruno Kaiser

Bruno Kaiser (1906–1983)

Bruno Kaiser wurde am 10. Juni 1906 in Zingst als Sohn eines Schneiders geboren. Zur Familie gehörten sieben Kinder. Bereits mit acht Jahren musste er mit Botengängen zum Familienunterhalt beitragen, später kam in den Sommermonaten noch der Dienst als Hütejunge dazu. Einen Beruf hatte Kaiser nicht erlernt. Es folgten Beschäftigungen als Stalljunge auf der Insel Werder, Fischereigehilfe auf einem Zeesboot, Schiffsjunge auf einem Stettiner Schoner, Fischereigehilfe in Bresewitz, Speditionsarbeiter in Zingst, Gutsarbeiter in Müggenburg bei Zingst, Traktorist bei einer Siedlungsgesellschaft, Maschinist auf einer Motorbarkasse und auf einer Ramme beim Bühnenbau vor Hiddensee sowie als Forstarbeiter auf der Sundischen Wiese bei Zingst.

1942 wurde Bruno Kaiser zur Kriegsmarine zur 6. Sicherungsflottille eingezogen, die von Marseille aus operierte, und geriet 1944 in französische Gefangenschaft. Bereits durch Krankheit gezeichnet, wurde er im Juli 1946 entlassen.

Ab 1951 war er als Bauernförster und später als Forstarbeiter auf der Halbinsel Zingst tätig. 1953 wurde er vorzeitig berentet. Seine große Leidenschaft war die Jagd. So betätigte er sich als Wärter in einem Wildforschungsgebiet und als Naturschutzhelfer im Seevogelschutzgebiet. Auch politisch war Kaiser aktiv: Bereits 1926 wurde er Mitglied der KPD und im Rotfrontkämpferbund. Als Mensch war er in seiner Heimat sehr geachtet und blieb zeitlebens seiner Überzeugung treu.

Bruno Kaiser hat über die Stationen seines Lebens und später vor allem auch über seine Natur- und Jagderlebnisse immer wieder aus der Erinnerung berichtet. Einige seiner Erleb-

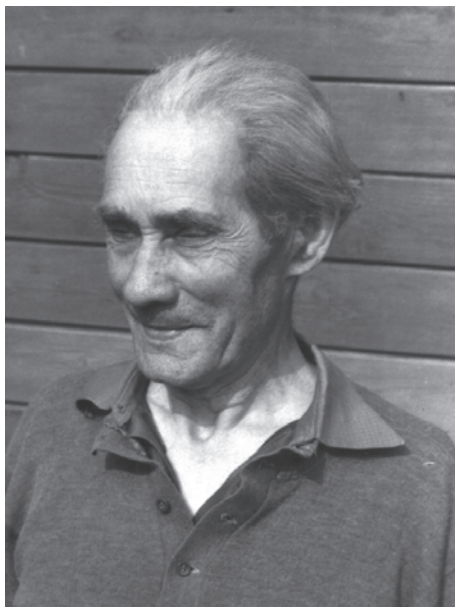


Abb. 1 Der Chronist Bruno Kaiser in den 1970er Jahren.

nisse sind auch in der Regionalpresse erschienen. Bemerkenswert ist sein ausgeprägtes Erinnerungsvermögen. Aus diesem Grund und nicht zuletzt wegen seines guten Darstellungsvermögens sind seine Berichte aus der maritimen Arbeitswelt auch als wertvolle zeitgeschichtliche Dokumente zu werten. Die handschriftlichen Originale sind leider verschollen.

Am 25. Mai 1983, im 77. Lebensjahr, schied Bruno Kaiser nach schwerer Krankheit aus freiem Entschluss aus dem Leben.

Der Schoner FORTUNA wurde 1916 bei Holzerland in Barth für Kapitän H. Wendt gebaut und 1917 an Willy Steinbrink nach Pölitz bei Stettin verkauft. 1923 erhielt die FORTUNA einen neuen Mast. Ein Jahr später wurde sie für 21 000 Reichstaler nach Schweden verkauft (vgl. Herbert Karting: Deutsche Schoner. Bd. IV: Der Bau hölzerner Schoner nach 1870 an der deutschen Ostseeküste von Pommern bis Ostpreußen. Bremen 2004, S. 89). Seinen nachstehenden Bericht, der hier im Originalwortlaut wiedergegeben ist, verfasste Bruno Kaiser am 18. Januar 1972, also fast 50 Jahre nach den skizzierten Ereignissen.

Als Schiffsjunge auf einem Schoner

Nach der Zeesenfischerei musterte ich als Schiffsjunge bei Kapitän Steinbrink auf dem Dreimastschoner FORTUNA an. Es war schon die furchtbare Zeit der Inflation in Deutschland. Ich musterte zum Beispiel mit einer Heuer von 30 000 Mark monatlich an. Nach einem Telegramm vom Kapitän reiste ich im März von Zingst mit der Bahn über das ehemalige Stettin nach

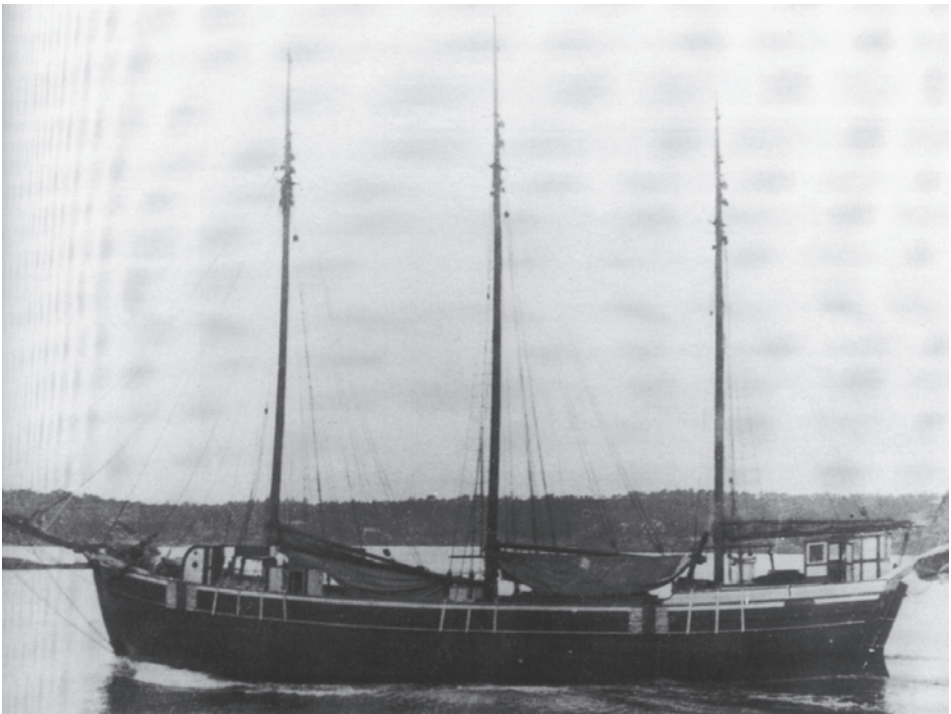


Abb. 2 Schoner FORTUNA. (Aus: Herbert Karting: Deutsche Schoner. Bd. IV: Der Bau hölzerner Schoner nach 1870 an der deutschen Ostseeküste von Pommern bis Ostpreußen. Bremen 2004, S. 89)

Pölitz. In Stralsund stieg ein etwas älterer Seemann mit einem Seesack in meinen Wagen. Ich fragte ihn kurz vor Stettin, ob er wußte, wie es weiter nach Pölitz ginge. Bei dem nun folgenden Gespräch stellte sich heraus, daß es mein künftiger Steuermann war. Da er gesehen hatte, daß ich schon etwas im Zug geraucht hatte, machte er mich darauf aufmerksam, daß dieses in Zukunft nicht mehr in Frage käme. Mein Fischer hatte mich zum Rauchen verleitet, obwohl ich es gar nicht vertragen konnte, mit der Begründung, ein Fischer muß Pfeife rauchen. Der Steuermann blieb die Nacht in Stettin bei Verwandten und kam am nächsten Tage nach Pölitz. Mich holte der Kapitän von der Bahn ab. Er war ein gutmütiger Mann, desgleichen die Ehefrau. Die Nacht verblieb ich bei ihnen zu Hause, zumal ich mein Federbett bei mir hatte. Das Wohnhaus lag nur durch den Garten getrennt am Wasser, wo unser Schiff und das seines Schwagers Wendt vor Anker im Winterlager lagen. Der Kapitän brachte mich mit meinem Seesack im Beiboot, das ich wriggte, am folgenden Tag an Bord. Nach Anweisung meiner Koje und einiger Erklärungen setzte ich ihn wieder an Land und inspizierte erst einmal das ganze Schiff.

Ein Schoner ist ein Frachtschiff und für Ostseefahrten bestimmt. Hiervon gab es Dreimast-, Zweimast- und Rahschoner. Der vordere Mast ist bei den Schonern immer etwas kürzer als der Großmast. Der Dreimastschoner FORTUNA hatte einen Laderaum von 120 Tonnen und eine Besatzung von vier Mann: Kapitän, Steuermann, Leichtmatrose und Schiffsjunge. An Segeln waren vorhanden: Schonersegel, Großsegel, Besansegel, drei Toppsegel, die Fock, Stagfock, Klüver und Außenklüver. Unter dem Vordeck war der Unterkunftsraum für den Steuermann, Leichtmatrosen und Schiffsjungen, der außer den Kojen und das Übliche nicht viel Komfort bot und einem dreieckigen Loch glich. Unter dem Achterdeck befand sich die Kapitänskajüte, die schon etwas wohnlicher ausgestattet war, mit Sofa, Hängeschrank und anderen netten Sachen. Von oben kam auch Tageslicht in den Raum durch das Skeileit. Mittschiffs stand an Deck die Rov (Kombüse), die zwei halbe Klapptüren hatte. Man konnte z.B. die untere Hälfte zumachen, je nach dem. In der Rov war der Kochherd, an der Seite der Kohlenkasten, der auch zugleich als Sitzbank diente, ein kleiner Wandspind, sowie die herunter klappbare Back (Eßtisch). Hinter der Rov hatte unser Bordhund »Luchs« seine Hütte mit der Aufschrift »Seemannsheim«.

Das Steuerrad stand frei auf dem Achterdeck, wo man den Kompaß vor sich hat. Einen solchen hatte der Käppen auch unter Deck in seiner Kajüte und kann auch von seiner Koje aus jederzeit kontrollieren, ob der richtige Kurs anliegt.

Nach dem Eintreffen des Steuermanns brachten wir mit einem Plattenwagen aus dem Bootschuppen alle Fallen und Blöcke herunter ans Ufer und von dort an Bord. Meine Arbeit war nun erst mal für eine Weile in den drei Masten. Ich stieg in den Wanten hoch und kletterte dann bis oben in den Topp, wo ich zuerst die Flaggenleine einscherte. An dieser heißt der Steuermann mir den Block mit Fall für das Toppsegel rauf, und so ging es weiter mit Klau- und Piekfall, sowie die Vorsegel. Nach Beendigung dieser Arbeit holten wir die Segel ein und schlugen diese unter. Zu den Mahlzeiten wurden wir vom Hause aus dem Fenster mit »Fortuna, ahoi« angerufen und das ich mit »Hallo« erwidern mußte. Als wir beide alles aufgetakelt hatten, traf auch unser Leichtmatrose ein. Ein Kleiner Dampfer schleppte uns dann bis zum »Dreiminuten-Kanal« in Stettin. Jetzt begann die Anmusterung der Besatzung beim Seemanns-Amt an der Hackenterrasse. Der Kapitän kümmerte sich um die Ladung.

Der Schiffsjunge hat außer sämtlichen Arbeiten auch noch die Kocherei unter sich. Im Hafen ist er morgens der erste und abends der letzte. Das allgemeine Essen bestand aus Erbsen, Bohnen, Graupen und Pflaumen mit Klößen. Diese Gerichte wechselten laufend ab. Brot hatten wir mit der Bezeichnung Ankerstock aus Dänenmark.

Nach Ladung von Zinkplatten für Schweden (Rönnebyred) und Ölkuchen für Rönne (Bornholm) segelten wir durch das Haff, Papenwasser und der Kaiserfahrt bis Swinemünde. Durch ungünstigen Wind mußten wir bei der Mole noch einmal über Stag gehen. Beim Durchdrehen hielt ich die Stagfock mit einem Tampen um die Want aus. Ist das Schiff soweit durch, läßt man



Abb. 3 Karte des Stettiner Haffs. (Ausschnitt aus: Andreas allgemeiner Handatlas. 3., völlig neu bearb. und verm. Aufl. Bielefeld 1893)

die Fock gehen. Der Käppen am Ruder ruft: »Laß die Fock gehen!« Auf Plattdeutsch reimt es sich beinahe mit »Fock runter!« Ich wiederhole und schmeiße die Fock runter. Das Schiff dreht jetzt nicht und wir knallen gegen die Steinmole. Der Käppen brüllt von hinten: »Du Döskopp!« Wogegen der Steuermann den Anker rasseln ließ und mir mit dem nächsten Tampen welche einschenkte. Da ich diese rohe Behandlung nicht gewohnt war, sprang ich auf die Mole und lief ein Ende vom Schiff fort. »Komm bloß an Bord, dann gibt's erst richtig was«, rief der Steuermann. Darauf kamen ein paar starke Männer, die dort angelten, und brachten mich zurück. Sie sagten zum Steuermann: »Wenn Du den Jungen noch einmal haust, dann bekommst du es mit uns zu tun!« Darauf hatte ich dann erst einmal Ruhe und wir segelten nach Dänemark zu.

Die Wachen waren so verteilt, daß der Käppen und der Leichtmatrose, der Steuermann und ich zusammen gingen. Den Kompaß, der mir aufgeschrieben war, hatte ich gut gelernt. Von Zeit zu Zeit mußte ich denselben aufsagen. Vorwärts ging es zur Zufriedenheit, nur rückwärts haperte es.

Wenn ich am Rad stand und den Kurs gut hielt, fühlte ich mich wohl. Nur zwischendurch war mir das leidige Kochen ein Greuel. Wenn ich an meine erste Kochkunst mit den Graupen denke, habe ich noch immer einen bitteren Geschmack auf der Zunge. Da der Appetit auf See immer gut war, schüttete ich den Topf Dreiviertel voll Graupen und goß Wasser darauf. Beim Kochen war das Wasser schnell verkocht, da die Graupen ja aufquellen, was ich aber nicht wußte. Ich füllte nun ein paar Kellen heraus in einen anderen Topf und goß wieder Wasser zu. Bald war der Kochtopf wieder bis oben voll und es brodelte, wie die heißen Quellen auf Island. Alle Gefäße waren nun schon voll, zuletzt nahm ich noch die Bratpfanne. Nun war es wohl das richtige Maß und ich gab die Kartoffeln zu. Damit keiner den Reichtum an gekochten Graupen sah, stellte ich alles unter die Sitzbank in den Kohlenkasten. Wie ich das Mittag fertig hatte, war es auch wohl angebrannt. Ich brachte dem Käppen seine Back (Schüssel) nach hinten in die Kajüte, von wo ich mich schleunigst entfernte. Inzwischen hatte der Leichtmatrose schon gegessen und übernahm das Ruder. Wie der Steuermann zu mir hereinkam und einen Löffel voll aß, wurde mir schon unheimlich, denn er schimpfte gleich los, nahm sich Brot und ich mußte in seiner Gegenwart meine Back leer essen. Zwischendurch rief der Käppen von hinten nach mir und ich flitzte hin. »Dine Grupen nimm man wärer mit, die sünd ja anbrennt, die ät man alleen up«, sagte er zu mir. Der Steuermann ließ mich nun solange Graupen essen, bis sie alle waren, etwas anderes bekam ich nicht. Auch »Luchs« hatte keinen Appetit darauf und schnupperte mit krauser Nase. Froh war ich, daß keiner meine abgefüllten Reichtümer im Kohlenkasten entdeckte. Diese vermischte ich mit Asche aus dem Herd und es ging über Bord. Wenn der Steuermann nicht auf die anderen aufgepaßt hätte, wären sie denselben Weg gegangen. Am zweiten Abend faßte ich Mut und kippte den letzten Rest bei rauher See einfach aus

dem Schott an Deck, wo die See es gleich durch die Speigatten mitnahm. Durch Erfahrung kann man lernen, so daß mir ein zweites Mal so etwas nicht wieder passierte.

Als Schiffsjunge ist man auch für die Reinhaltung der Kapitänskajüte zuständig. Wenn die Luft rein war, stopfte ich erst mal meine Pfeife und wickelte mir ein bißchen Tabak in Papier. Es stand immer ein großer Blechkasten voll Holländer hier. Darauf lockerte ich alles wieder auf. Wie der Alte einmal an Land war, erwischte ich den Steuermann, wie er ebenfalls Tabak aus dem Kasten entnahm. Er war sichtlich verlegen, wie ich gerade herunterkam und meinte zu mir: »Hast Du Dir Tabak herausgeholt?« Darauf erwiderte ich: »Sie wissen genau, daß ich nach Ihrem Verbot damals nicht wieder geraucht habe und stehlen ist nicht meine Art, aber verpetzen tue ich auch keinen.« Er wurde darauf sehr freundlich zu mir, denn er hatte in der Kapitänskajüte überhaupt nichts zu tun. Ich rauchte meistens in meiner Kombüse heimlich ein paar Züge und legte meine Pfeife unter eine Kohle in meinem Kasten. Eines Sonntags half mir der Käppen im Hafen von Rönne beim Kochen. Er hatte Rindfleisch mitgebracht, und damit alles gut gelang, stach er die Klöse selber ein. Wir saßen auf der Sitzbank, und beim Kartoffelschälen hörte er mir den Kompaß ab, wobei er guter Laune war, weil ich ihn fließend herunter raselte. Da ich Kohlen nachlegen mußte, klappte ich den Sitz hoch und hierbei kam durch Unvorsichtigkeit meine Pfeife in Sicht, die er dann an sich nahm. Er faßte mich gutmütig lächelnd am Ohr und meinte: »Laß dich bloß nicht vom Steuermann dabei mal erwischen.« Der Fall war damit abgetan. Innerlich schämte ich mich etwas, war aber froh, daß es hiermit gut war. Und rauchte heimlich weiter.

Auf einer Reise nach Helsingör bekamen wir dichten Nebel. Für Nebelsignale hatten wir ein Gerät, das man wie eine Luftpumpe zieht und drückt. In allen Richtungen heulte und quakte es und ich stimmte hier mit ein, indem ich egalweg zog und drückte. Plötzlich hatte ich vom Steuermann rechts und links ein welche um die Ohren, daß mir meine sauer erworbene Seemannsmütze über Bord ging. Als ich protestierte, sauste mir schon ein Tauende über den Rücken. Mir hatte keiner gesagt, wie ich Signale im Nebel geben müßte. Als Segler gibt man nämlich über Backbordbug, glaube ich, zwei Töne, über Steuerbordbug drei Töne. Genau weiß ich es heute nicht mehr. Daß dies äußerst wichtig ist, damit andere Schiffe wissen, wie man segelt, habe ich später erfahren.

Dicht in unserer Nähe taucht plötzlich ein dicker Dampfer auf, der gespenstig wieder im Nebel verschwand. Später lagen wir vor Anker auf Reede ebenfalls bei Nebel. Da mußte ich von Zeit zu Zeit die Klingel, an der ein Tauende war, betätigen. Ich war in der Kombüse beim Mittag beschäftigt und hatte vorher gerade an dem Tauende gezogen, als es kurz darauf wieder bimmelte und ich kurz darauf auch schon einen hinter dem Kopf hatte. Der Steuermann schimpfte auf mich ein, was ich da mit der Klingel zu spielen hätte, als es aber aufs neue bimmelte. Unser Hund »Luchs« hatte das Tauende im Fang und zog seelenruhig daran. Auch hier war ich schuld, denn er meinte der Hund mache alles nach, was ich ihm zeige. »Der rennt genau so nach hinten wie Du, wenn der Alte ruft. Jeder von einer Seite«, fügte er dann hinzu. Das stimmte wohl, aber »Luchs« bekam immer seinen Leckerbissen, wenn er gleichzeitig mit mir erschien. Nur, wenn es stürmisch war, blieb er mit Seeekrankheit in seinem »Seemannsheim«. Sonst hielten wir beide immer zusammen.

Ich blieb von der Seekrankheit im großen und ganzen so weit verschont, solange ich am Rad stand oder beim Manövrieren an den Segeln war, konnte das Schiff schlingern und jumpen, das machte mir nicht ein bißchen aus. Nur in der warmen Luft der Kombüse beim Kochen wurde mir etwas übel und dann mußte ich auch mitunter an die Reling, wo ich die Kette fierte.

Der Schiffsjunge, im allgemeinen an Bord »Moses« genannt, hat es von der Besatzung am allerschwersten. Außer seemännischen Arbeiten muß er kochen und das ganze Zubehör wie Backschaft (Abwaschen), alles sauber halten in der Kombüse, Kapitänskajüte, Mannschaftslo-

gis und die Positionslaternen trimmen. Das heißt reinigen und Petroleum nachfüllen. Weiter hat er beim Laden und Löschen stets den schlechtesten Posten. Da unser Leichtmatrose auch noch nicht viel Erfahrung hatte, mußte ich manches, was eigentlich seine Arbeit war, machen. Wenn in den Masten etwas zu tun war, schaute er längerer Zeit nach oben und zauderte. Der Steuermann konnte ihn durchaus nicht leiden, und sagte dann: »Paß auf! Moses wird es Dir zeigen, wie man dort hinauf kommt.« Und so mußte ich es dann in Ordnung bringen.

Eines nachts hatten wir Sturm und alle Mann waren an Deck. Der Käppen stand mit mir am Ruder, weil für einen Mann zu viel Druck darauf lag. So faßten wir beide das Rad an. Gegen Mitternacht mußten wir das Besan reffen. Woran der Steuermann, der Leichtmatrose und ich zu tun hatten. Die Segel waren naß von den Spritzern der Brecher und steif wie ein Brett. Wir standen auf dem Dach der Kajüte und banden die Reffbändsel um das gefierte Segel, während der Schoner jumpete und stark nach Lee überrollte. Der Leichtmatrose hielt sich am Segelbaum fest, während wir beide zubanden. Wie es soweit klar war, bekam der Steuermann einen regelrechten Wutanfall auf den Leichtmatrosen und faßte ihn mit einer Hand an die Brust, dabei hatte er in den Mundwinkeln Schaum. Dieser stieß den Steuermann zurück und ich freute mich, daß er einmal einen Gegner gefunden hatte, aber es passiert nichts. Oder doch, in seiner Ohnmacht gegen den anderen sprang er auf mich los und haute mit einem Tampen auf mich ein, wobei er brüllte: »Was stehst Du hier noch herum!«

In Rönnebyred hatten wir Kopfsteine geladen nach Helsingör. Mit der Technik waren wir noch weit zurück, und das Löschen der Ladung ging alles von Hand aus. Wir hatten zwar eine Motorwindsch, aber diese war in Reparatur in Aarhus. Ölkuchen kamen in größeren Kiepen und wurden mit der Handwinde aus dem Raum gedreht. Bei den Kopfsteinen und Zinkplatten war alles Handarbeit, und die scharfen Steine und Kanten machten die Hände wund. 120 Tonnen Stein für Stein ausladen war gewiß keine Kleinigkeit. Ich war unten im Raum und warf dem Steuermann, der auf halber Höhe auf einer aufgehängten Planke stand, den Stein zu. Dieser wiederum dem Leichtmatrosen an der Luke, der gab ihn weiter zum Käppen. Dieser legt sie über die Reling den dänischen Schauerleuten hin. Selbige dagegen standen Mann an Mann und reichten sie sich gegenseitig, ohne zu werfen, zu. Ich mußte mich aber dauernd bücken und dann die Steine hoch werfen und das immer im Tempo einige Tage lang. Abends bereitete ich für den Mittag das Essen vor. Wenn die Dänen Mittagspause machten, wärmte ich schnell auf, brachte dem Käppen sein Essen und versorgte meine beiden und mich. Hernach machte ich Backschaft. Indessen waren die Dänen wieder da und es ging weiter mit der Schufterei. In einer guten Laune sagte einmal der Steuermann zu mir: »Weißt Du, Moses, zum Herbst fahren wir beide von Stettin auf einem Dampfer, da ist es gemütlicher und leichter für uns, als auf diesem Knochenschinder.«

Nach dem Löschen der Ladung sollte ich von einem Kaufmann am Hafen drei Flaschen Bier holen. Ich war, es war selbstverständlich für mich, hier nicht mitgerechnet. Der Steuermann sagte auf meine Frage, was ich da sagen müßte: »Jek skal ha tre fläsk öl.« [»Jeg skal have tre flasker öl.«] Der Leichtmatrose hatte mir mal etwas gesagt, was ich zu den Schauerleuten sagen sollte. Da es aber ein Schimpfwort war, hatte ich damit schlechte Erfahrungen gemacht und mochte nun nicht »öl« sagen. Auf die Frage: »Va skal dü ha?« [»Hvad skal du have?«], sagte ich: »Tre fläske [flasker] Bier.« Sie darauf: »Vastore igge.« [»Forstår jeg ikke.«] Jetzt versuchte ich es auf Hamburgisch und sagte: »Beer«. Wie dies auch nicht klappte, entschloß ich mich, »öl« zu sagen, und da ging es gut.

Wir segelten darauf bis Kopenhagen, wo wir auf Reede vor Anker gingen und Bescheid für neue Ladung abwarteten. Es hatten sich viel Schoner dort angesammelt. Kastrop war der nächste Hafen, wo wir Schwefelkies luden für Stettin. Diese brachten größere Loren und kippten ihn von oben in den Laderaum. Das Schiff war dann jedes Mal in eine rote Wolke gehüllt. Der Staub ging sogar durch die Ritzen in unseren Unterkunftsraum.

Wieder auf See hatten wir achterlichen Wind, und die Seen spülten unser Deck von dem roten Zeug sauber. Bei der Ankunft in Stettin hatte ich heftige Schmerzen im Zeigefinger der rechten Hand. Der Käppen war nach Hause gefahren, und wir löschten die Ladung. Ein Kran ließ größere Eisenbehälter runter, die wir schnell vollschaufelten. Das elende Zeug ging durch die Kleider und die Haare auf dem Kopf waren rot. Mein Finger schwoll immer mehr an, aber die Arbeit ging weiter, bis wir neue Ladung (Kunstdünger) im Schiff hatten.

Ein Hafenschlepper brachte uns zum Dreiminuten-Kanal, wo wir erstmal liegen blieben. Der Heizer desselben kam zu uns an Bord, und wie er meinen Finger sah, schimpfte er den Steuermann aus und brachte mich zum Arzt. Es hatte sich so verschlimmert, daß der Arzt (Dr. Zuck) gleich schneiden mußte. Am nächsten Tag, ich hatte unheimliche Schmerzen, kam der Käppen. Auf Veranlassung des Arztes wurde ich in das städtische Krankenhaus Stettin eingewiesen. Nach Abmusterung und Hinterlegung meiner Heuer und meines Seesackes beim Schiffsmakler Weber & Sohn brachte mich ein Angestellter der Firma mit der Straßenbahn ins Krankenhaus. Die Ärzte wollten alles versuchen, den Finger zu erhalten, schlossen aber ein Abnehmen nicht aus, wurde mir mitgeteilt. Es war durch die Operation gelungen, daß ich den Finger nicht missen brauchte. Nach vierwöchiger Behandlung wurde ich fast geheilt entlassen. Ich holte meinen Seesack und die Heuer vom Schiffsmakler und fuhr dann mit dem Zug nach Zingst. Mein Geld war durch die Inflation inzwischen so entwertet, daß es gerade für eine Fahrkarte und die notwendigen Spesen reichte. Nach noch einmal dreiwöchiger Behandlung wurde ich dann vom Vertrauensarzt arbeitsfähig geschrieben.

Die Schoner wurden mit der Zeit motorisiert. Durch die Weiterentwicklung der Dampfschiffahrt unterlagen sie und verschwanden von den Gewässern.

Bruno Kaiser

Ship's Boy on a Baltic Sea Schooner: A Seafarer's Report by the Chronicler Bruno Kaiser

Summary

Bruno Kaiser (1906–1983) was a native of Zingst, where he had to begin contributing to his family's livelihood at an early age. He never learned a vocation. He wrote the report on his period of employment in 1922 as a ship's boy on the Baltic Sea schooner FORTUNA of Barth on 18 January 1972, i.e. nearly fifty years after the events recounted. He described his journey to the ship's berth in Pölitz near Stettin (Szczecin), the equipment on board and his entry into service on the schooner, which had been built in 1916. The FORTUNA had a cargo-carrying capacity of 120 tons and required a crew of four.

The first task assigned the ship's boy Bruno consisted in working with the three-masted schooner's mate to mount blocks and halliards as well as strike sail. Moses received room and board from the captain in the latter's nearby home. Then the ship was towed to Stettin and the crew signed on. The journey continued through the lagoon to Swinemünde (Świnoujście) with zinc plates for Sweden (Rönnebyred) and oilcake for Rönne (Bornholm). The diet consisted of legumes and plums with dumplings. On board, the ship's boy was subjected to the treatment typical of his rank, including beatings by the mate, and one situation is retold in which "strong men" on land protected him from abuse by the mate.

Cooking, spelling on the wheel, standing at watch, even fog signalling were all part of what the ship's boy gained command of without instruction, through a process of "learning by doing" accompanied by beatings. In the Rønne harbour he helped unload the cargo of oilcake, cooked the midday meal and carried out kitchen and mess duty. According to the respective passage: *Unloading 120 tons, stone by stone, was certainly no trifle. I was below in the hold and threw the stone to the mate, who stood on a plank hung at half the height. He then passed it on to the ordinary seaman at the hatchway, who gave it to the captain. The latter laid it over the railing to where the Danish longshoremen were waiting. They, for their part, stood one next to the other and passed the stones along without having to throw them.*

In Kastrop (Denmark), pyrites were taken on board, to be unloaded in Stettin. The chronicler wrote: *The miserable stuff went through your clothing and turned your hair red.* Finally, on account of an infection on his finger, the ship's boy was released from his articles. Bruno Kaiser was admitted to hospital, where he was cured: *It was thanks to an operation that I didn't have to go without that finger.*

En tant que mousse sur une goélette dans la Baltique : un récit sur la navigation du chroniqueur Bruno Kaiser

Résumé

Bruno Kaiser (1906–1983), originaire de Zingst où il doit contribuer de bonne heure aux besoins de la famille, n'aura pas l'occasion de faire un apprentissage. Il a rédigé l'article présent, narrant son service de mousse en 1922 sur la goélette de la Baltique, FORTUNA (port d'attache : Barth), le 18 janvier 1972, donc presque 50 ans après les événements évoqués. Il décrit son voyage à Pölitz, près de Stettin, le port d'ancrage du navire, l'installation à bord et le début de son travail sur cette goélette construite en 1916. La FORTUNA pouvait contenir 120 tonnes de fret et nécessitait quatre hommes d'équipage.

La première tâche du mousse Bruno consistera, en compagnie du timonier, à placer des poulies et des drisses sur le trois-mâts goélette, ainsi qu'à positionner les voiles. Le mousse sera logé dans la maison du capitaine, située à proximité. Ensuite, le navire sera halé jusqu'à Stettin et l'équipage recruté. Chargé de plaques de zinc pour la Suède (Rönnebyred) et de tourteaux pour Bornholm (Rønne), le voyage mènera à travers le Haff jusqu'à Swinemünde. La nourriture est constituée de légumes secs et de pruneaux avec des boulettes. Le mousse aura droit à bord au traitement typique de son état, il recevra même des coups du timonier, celui-ci le protégeant toutefois contre des menaces proférées par des hommes « costauds » à terre.

Faire la cuisine, tenir la barre et le quart, donner lui-même des signaux de brouillard, tout ceci, le mousse l'apprendra sans qu'on l'y aide par « *learning by doing* » et par des coups. Dans le port de Rønne, il aidera à débarquer les tourteaux, le midi il fera la cuisine et le service à table. Ce qu'il en dit : « *Décharger 120 tonnes, pierre par pierre, ce n'était vraiment pas rien. J'étais en bas dans la cale et je jetais la pierre au timonier, qui se tenait à mi-hauteur sur une planche accrochée. Celui-ci la passait au novice dans l'écoutille, qui lui-même la passait au capitaine, qui la donnait aux dockers danois par-dessus le bastingage. Et ceux-là, côte à côte, se les tenaient sans se les jeter.* »

À Kastrop, au Danemark, on charge de la pyrite que les marins déchargent à Stettin. Le chroniqueur écrit : « *Ce truc maudit traversait les vêtements et les cheveux étaient rouges.* » Une inflammation du doigt finira par libérer le mousse de son contrat d'enrôlement. Bruno Kaiser entrera à l'hôpital, où il sera guéri : « *C'est grâce à l'opération que je n'ai pas perdu mon doigt.* »