

Rolf Bredemeier

Vom Moses zum Kapitän



Rolf Bredemeier
als 2. Offizier
auf der MS Schwarzenfels,
Indischer Ozean (1962)

Ein Leben auf Stückgutfrachtern und nautische Grundlagen



*Geschichten, Berichte, Ereignisse, Erfahrungen und
Erkenntnisse,
erlebt, ertragen und gesammelt
in den 50er und 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts
auf Stückgutfrachtern bei der „Christlichen Seefahrt“,
auf zivil besetzten Schiffen der Bundesmarine und
schließlich als
Fachlehrer für Navigation und Mathematik.*



Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Register

Meere und Schiffe

Seemännische Grundausbildung

Zeugdienst (Putz- und Flickstunde)

Malarbeiten auf einem Schiff

Wettergeschehen auf dem Nordatlantik

Flammrohrbruch und andere technische Probleme

Geldwerte Ehrensache

Umweltschutz und Meeresverschmutzung

Tagesdienst, Freiwache und Döntjes

Eine Ladung Asphalt

Eine Reise mit Hindernissen

Weihnachten auf See

Das Examen (Patent)

Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen

Schifffahrtrouten (Loxodrome und Großkreis)

Störungen im Reiseverlauf

Meteorologische Navigation

Feuer im Schiff

Tiere an Bord

Schiffahrt/Stückgutfahrt

Grundberührung

Schiffstechnik aus der Sicht eines Nautikers

Anker und Ankermanöver

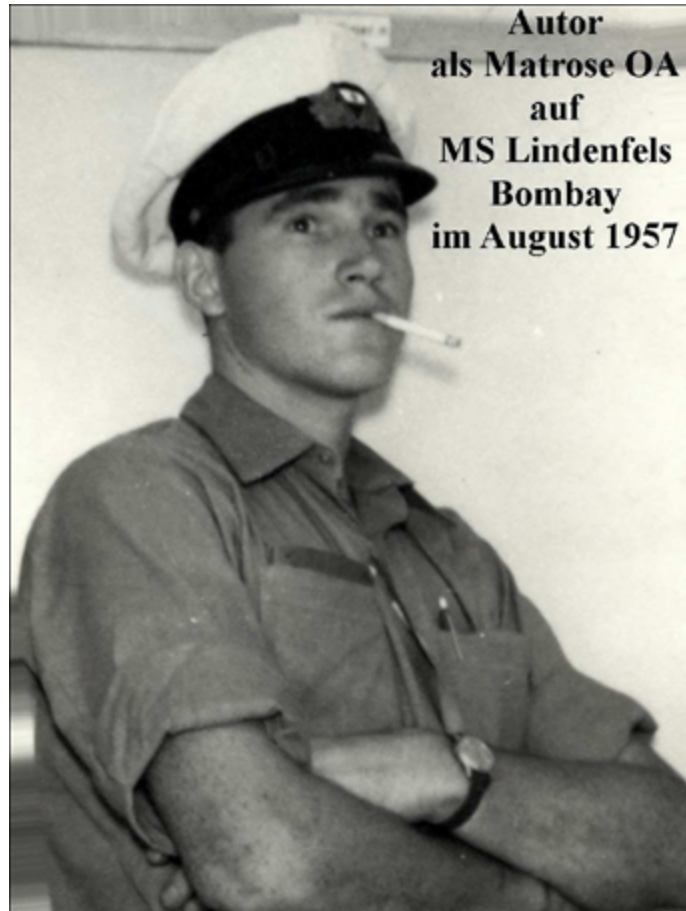
Standortbestimmung auf See

Rückblick

Grundlagen der Navigation

Resümee

Vorwort



Geboren am 30.6.1936 in Kiel begann ich im Juni 1953 meine seemännische Laufbahn als Decksjunge (Moses) auf dem in Bremen beheimateten „Segelschulschiff Deutschland“. Danach fuhr ich vier Jahre auf verschiedenen, meist der Hansa-Linie in Bremen gehörenden Frachtschiffen als Decksjunge, Jungmann, Leichtmatrose und Matrose zur See. Nach den anschließenden Studien zum Seesteuermann und Kapitän auf großer Fahrt an der damaligen Fachhochschule Hamburg, Fachbereich Seefahrt folgten verschiedene Einsätze als nautischer Schiffsoffizier bei der

Hansa-Linie, zuletzt als 1. Offizier auf dem Schwergutschiff „Braunfels“. Anschließend fuhr ich als 1. Offizier und Kapitän auf zivil besetzten Schiffen der Marine. Nach einer daran anschließenden 4-jährigen Tätigkeit als Reserveoffizier in den Operationsabteilungen eines Flottillen- und eines Admiralstabes der Marine, war ich bis zu meiner „Außerdienststellung“ über zwanzig Jahre als Fachlehrer für Navigation und Mathematik an der Marineoperationsschule in Bremerhaven tätig.

Das Manuskript umfasst 24 „Berichte, Geschichten und Ereignisse aus der Christlichen Seefahrt“ während der 50er und 60er Jahre des letzten Jahrhunderts. Die Angaben in den einzelnen Kapiteln fußen auf eigenen Erfahrungen und Erkenntnissen, die ich in fast zwei Jahrzehnten des Wiederaufbaus der deutschen Handelsschiffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg als Matrose und nautischer Schiffsoffizier an Bord deutscher Stückgutfrachter sammeln durfte, konnte oder musste. Soweit sie sich auf Daten, wesentliche Fakten und Ortsangaben beziehen, beruhen die Berichte auf der Auswertung des Inhalts von Briefen, die ich während meiner Seefahrtzeit „vor und hinter dem Mast“ in unregelmäßigen Abständen nach Hause sandte, wo sie von meinem jüngeren Bruder Harm fürsorglich und vorausschauend gesammelt wurden. Ohne das durch ihn angelegte und akribisch geordnete Archiv wäre mir weder eine Schilderung der lange zurückliegenden Ereignisse in der vorliegenden Form, noch dessen Herausgabe in Form dieses Buches möglich gewesen.

Bei der später sporadisch erfolgten Durchsicht der in meinem Besitz befindlichen Unterlagen entschloss ich mich wegen der Menge des vorhandenen Materials zunächst einmal zu einer chronologischen Ablage. Dabei versah ich einige Zeilen mit Ergänzungen und der zusätzlichen Schilderung von Ereignissen, die mir in Erinnerung

geblieben waren und die ich für nachträglich erwähnenswert erachtete. Da die vorliegenden Schriftstücke teilweise aber nur schlecht lesbar waren, oder ursprünglich in den Tropen bei großer Hitze oder hoher Luftfeuchtigkeit mit Tinte oder einem Bleistiftstummel auf zeitgemäß minderwertigem Papier geschrieben, zwischenzeitlich verlaufen, verblasst oder aus anderen Gründen nur schwer lesbar geworden waren, entschloss ich mich zu einer ergänzenden, besser lesbaren Neufassung der Ereignisse, zumal die vielen handschriftlichen Erläuterungen zu den Randbemerkungen wiederum der Ordnung bedurften.

Herausgekommen ist ein „Schriftwerk“ von 384 Seiten. Alle Berichte, Erläuterungen und Beschreibungen sind von mir selbst verfasst, mit überwiegend eigenen Bildern, selbstgefertigten Zeichnungen, Skizzen, Graphiken, Tabellen, Erläuterungen und Beispielen versehen. In jedem Fall werden Lebensbedingungen, Ereignisse, Verfahren und Vorgänge auf deutschen Handelsschiffen aus einer Zeit beschrieben, wie sie, obwohl nur wenige Jahrzehnte zurückliegend, heute nur noch schwer vorstellbar sind.

Besondere Bedeutung kommt nach meiner Meinung den abschließenden, auf 80 Seiten komprimierten Erkenntnissen über die Grundlagen der Navigation zu. Die Sammlung beruht auf eigenen Erfahrungen und der Auswertung einer Menge nautischer Fachliteratur; ich habe sie in den vielen Jahren meiner Tätigkeit als Fachlehrer für Navigation in Form von Formeln und mathematischen Gesetzmäßigkeiten zusammengetragen. Sie sind eine Art nautischer Lehrstoffsammlung und dienen der Vor- und Nachbereitung des Navigations-Unterrichtes.

*Rolf Bredemeier
Bremen im Oktober 2017*

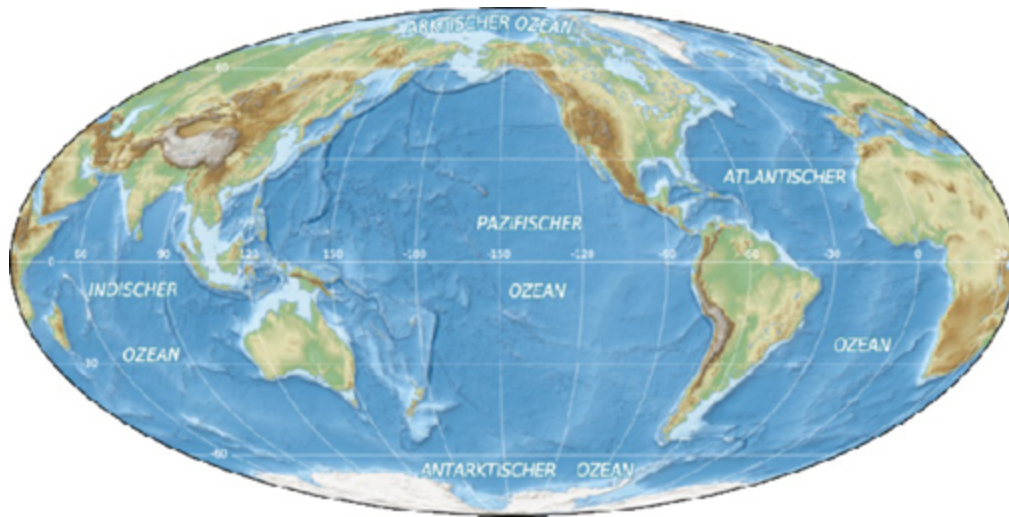
Register	
<i>Ablenkung,-Tabelle.</i>	→, →
<i>Abweitung</i>	→
<i>Anker, Ankergewicht</i>	→, →
<i>Ankerspill</i>	→, →, →
<i>ARPA, Radar</i>	→
<i>Astron. Standortbest.</i>	→
<i>Azimut</i>	→
<i>Barometer</i>	→
<i>Befähigungszeugnisse</i>	→
<i>Besteckrechnung</i>	→
<i>Bezugsrichtungen</i>	→
<i>Bootsaussetzvorricht.</i>	→
<i>Bootsmanöver</i>	→
<i>Brandung</i>	→
<i>Chronometer</i>	→
<i>Consol</i>	→
<i>Dampferwege</i>	→
<i>Dampfkessel</i>	→
<i>Davits</i>	→
<i>Decksladung</i>	→
<i>Deckstrich</i>	→
<i>Diopter</i>	→
<i>Doppler-Navigation</i>	→

<i>Drehmanöver</i>	→
<i>Echolot</i>	→
<i>Ellipsoid</i>	→
<i>Erdkugel</i>	→
<i>Erdmagnetfeld</i>	→
<i>Fahrtmesssyst., -Fehler</i>	→, →
<i>Fehler in der Koppelrechn</i>	→
<i>Fehlerbetrachtung</i>	→
<i>Fischlupe</i>	→
<i>Freibord</i>	→, →
<i>Funkanlagen</i>	→
<i>Funknavigation</i>	→
<i>Funknavigation, -Peilung</i>	→
<i>Funkpeilung, Funkpeilung</i>	→, →
<i>Gefahrenanalyse</i>	→
<i>Geoid</i>	→, →
<i>Gezeiten</i>	→, →
<i>Großkreis</i>	→, →
<i>Grundberührung</i>	→
<i>Hebelarmkurven</i>	→
<i>Heuerabrechnung</i>	→
<i>Himmelsmeridian</i>	→
<i>Höhenberechnung</i>	→, →
<i>Horizontalwinkelmessung</i>	→
<i>INA, integr. Navanlage</i>	→, →
<i>Induktionslog</i>	→

<i>Kartenentwürfe</i>	→
<i>Kompasskontrolle</i>	→
<i>Koordinatensystem</i>	→, →
<i>Koppelnav., -Rechnung</i>	→, →
<i>Kreuzpeilung</i>	→
<i>Kursbeschickung</i>	→
<i>Kurse auf dem Großkreis</i>	→
<i>Kurse, Benennung</i>	→
<i>Ladegeschirr</i>	→, →
<i>Ladeplan</i>	→
<i>Laderaumlüftung</i>	→
<i>Logarithmen</i>	→
<i>Logge</i>	→, →
<i>Loran</i>	→
<i>Lote</i>	→
<i>Loxodrome</i>	→, →
<i>Magnetismus</i>	→
<i>Magnetkompassablenkung</i>	→
<i>Meeresverschmutzung</i>	→
<i>Meridianfigur</i>	→, →
<i>Meridiankonvergenz</i>	→
<i>Merkatorkarte</i>	→
<i>Mittagsbesteck</i>	→
<i>Mittelbreite</i>	→
<i>Nachrichtenübermittlung</i>	→
<i>Navigation, astronom.</i>	→

<i>Navigation, Doppler-</i>	→
<i>Navigation, Funk</i>	→
<i>Navigation, Satelliten-</i>	→
<i>Navigation, terrestrische</i>	→
<i>Navigation, Trägheits-</i>	→
<i>Parallelindexverfahren</i>	→
<i>Peildiopter</i>	→
<i>Peilungsumwandlung</i>	→
<i>Positionsbestimmung</i>	→
<i>Radarabstandsmessung</i>	→
<i>Radarsignalverarbeitung</i>	→
<i>Resümee</i>	→
<i>Rotationsellipsoid</i>	→
<i>Rückstrahlungsfelder an Bord</i>	→
<i>Schwergut</i>	→, →, →
<i>Seeamt</i>	→
<i>Seefahrtsbuch</i>	→
<i>Seehandbücher</i>	→
<i>Seekarten</i>	→
<i>Sextant</i>	→
<i>Sicherheitsrolle</i>	→
<i>Sonnenauf-, -Unterg. Az.</i>	→
<i>Speiserolle</i>	→
<i>Standlinien</i>	→
<i>Standlinien, terrestrische</i>	→
<i>Standortgenauigkeit</i>	→

<i>Stauplan</i>	→
<i>Sternhimmel</i>	→
<i>Stromaufgaben</i>	→
<i>Stückgut</i>	→, →
<i>Takelage</i>	→
<i>Tidenkurve</i>	→
<i>Tiefgangsmarken</i>	→
<i>Trägheitsnavigation</i>	→
<i>Tropische Wirbelstürme</i>	→, →
<i>Vermuren</i>	→
<i>Verpflegung</i>	→
<i>Versegelungspeilung</i>	→
<i>Vertikalwinkelmessung</i>	→
<i>Viehtransporte</i>	→
<i>Wegablenkung</i>	→
<i>Wellenarten</i>	→
<i>Wetterkarte</i>	→, →, →
<i>Wetterschiffe</i>	→
<i>Windwinkel</i>	→
<i>Wirbelstürme</i>	→, →



Meere und Schiffe

Als Ozean, oder Weltmeer bezeichnet man die **drei** größten zusammenhängenden Wassermassen der Erde. Unter Hinzurechnung der polaren Gewässer spricht man im Allgemeinen auch von insgesamt **fünf Ozeanen** (s. Karte oben). Der noch heute gebräuchliche Ausdruck der **Sieben Weltmeere** ist historischen Ursprungs - er umfasste die früher für den Seehandel bedeutendsten Gewässer. Danach wurden zu den drei Ozeanen noch die **vier** großen, überwiegend von Land umschlossene Nebenmeere der Ozeane hinzugezählt (das europäische, amerikanische und australische Mittelmeer). Diese „Mittelmeere“ waren für den Seehandel so bedeutend, dass sie als selbständige Meere betrachtet wurden. Ob nun drei, fünf oder sieben Weltmeere - insgesamt sind dies die die Kontinente umgebenden, miteinander verbundenen Gewässer der Erde, deren Oberfläche insgesamt 71% der Erdoberfläche beträgt, und deren Masse auf insgesamt 1,4 Milliarden km³ geschätzt wird (wovon wiederum 97,4% Salzwasser sind). Es wird unterschieden in:

Atlantischer Ozean (Atlantik), Pazifischer Ozean (Pazifik, Stiller oder Großer Ozean), Indischer Ozean (Indik), Arktischer Ozean (Arktik, Nordpolarmeer) und Antarktischer Ozean (Antarktik oder Südpolarmeer). Nebenmeere dieser Weltmeere sind unter anderem die Ostsee, die Nordsee, das Mittelmeer, das Rote Meer, das Schwarze Meer, das Karibische Meer, sowie das Chinesische, das Gelbe und das Japanische Meer.

Die auf See transportierte Ladungsmenge überschritt im Jahr 2007 erstmals die 8-Milliarden-Tonnen-Marke, womit etwa 53.000 Schiffe (nicht immer voll) beschäftigt waren. Diese Schiffe unterteilten sich in: 31 % klassische Stückgutschiffe, 27 % Tanker, 15 % Bulk-Carrier (Massengutfrachter), 13 % Fahrgastschiffe, 9 % Containerschiffe und 5% alle übrigen Schiffe.

Hinsichtlich der Tragfähigkeit in dwt (dwt: In der Handelsschifffahrt übliches Maß für die Gesamt-Tragfähigkeit eines Schiffes) ergibt sich wegen der stark unterschiedlichen Schiffsgrößen allerdings eine andere Verteilung. So haben die Tanker und die Bulk-Carrier jeweils einen Anteil von 35 % (!), Containerschiffe 14 %, die Stückgutschiffe nur noch 9 % und die Fahrgastschiffe weniger als 1 % Prozent. Insgesamt verfügt die Welthandelsflotte 2007 über eine Tragfähigkeit von knapp 1.192 Millionen dwt. (Die heute eingesetzten Stückgutschiffe transportieren als Spezialisten der Seefahrt größtenteils solche Güter, die wegen ihres Volumens oder ihrer Abmessungen nicht in Standardcontainer passen).

An dem Transport eines vergleichsweise kleinen Teils von Stückgütern war der Verfasser dieses Büchleins vom 08.06.1953 bis zu 30.09.1974 auf einem Teil der o. g. Gewässer aktiv beteiligt. Die während dieser Zeit auf 12 Schiffen (einem Segelschulschiff, zehn Stückgutfrachtern,

einem Tanker und einem Werkstattschiff) als „Seemann vor dem Mast“, nautischer Schiffsoffizier und Kapitän gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse hat er u. a. als Fachlehrer für Navigation, Mathematik und Seemannschaft an Lehrgangsteilnehmer (Navigations-Bootsmänner und Navigations-Offiziere) an der Marineoperationsschule in Bremerhaven (MOS) weitergegeben. Neben den Lehrgangsteilnehmern an der MOS hat er auch mehrere Jahre lang Schüler der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa in Bremen und Frankfurt unterrichtet – soweit es sich um die Vermittlung von Grundlagen der astronomischen und terrestrischen Navigation handelte.

Seemännische Grundausbildung

Der zweite Weltkrieg, das Schlüsselereignis in der Geschichte des vergangenen Jahrhunderts begann am 1.9.1939 in Europa und endete am 2.9.1945 im pazifischen Raum. Somit dauerte er 6 Jahre und einen Tag, in denen er vielen Betroffenen Tränen, Verzweiflung und Trauer, Hoffnungslosigkeit, Hunger und Not, und weltweit über 60 Millionen Menschen den Tod brachte; Menschen, die als Soldaten, Flüchtlinge, Vertriebene, Deportierte oder als Opfer des Luftkrieges, der Gewaltherrschaft oder der Verfolgung starben. Auch nach der am 7.5.1945 erfolgten bedingungslosen Gesamtkapitulation der deutschen Wehrmacht litt das Leben vieler unschuldiger Menschen in Deutschland unter kaum vorhersehbaren, manchmal unvorstellbar harten, eben nachkriegsbedingten Erschwernissen in einem weitgehend zerstörten Land. Die im Potsdamer Abkommen geregelte und am 2.8.1945 nach Abschluss der Potsdamer Konferenz verkündete Übernahme der Regierungsgewalt durch den Alliierten Kontrollrat (bei gleichzeitiger Aufteilung des ehemaligen Reichsgebiets in vier Besatzungszonen unter Abtrennung der Gebiete östlich der Oder-Neiße-Linie) hatte große gesellschaftliche, kulturelle, politische und wirtschaftliche Umwälzungen in Deutschland zur Folge. Veränderungen, die wiederum auch große Auswirkungen auf viele Lebensbereiche des Teils der Bevölkerung dieses Landes hatte, der die Wirren des Krieges und seine Folgen bis dahin verhältnismäßig unbeschadet, d.h. lebend überstanden hatte.

So sah sich auch die Mutter eines jungen Burschen mit Namen Kurt Bräsig veranlasst, ihre Wohnung in einer

Siedlung - in einer idyllischen Kleinstadt in Schleswig-Holstein gelegen - in aller Eile und mit Kind und Kegel zu räumen, bevor das Haus und damit auch diese Wohnung von den damaligen Besatzungsmächten zum Zwecke des Eigenbedarfs beschlagnahmt wurde. Der Haushaltungsvorstand, der als aktiver Marineoffizier den Krieg glücklicherweise lebend überstanden hatte, war zu dieser Zeit noch in Gefangenschaft. Er war somit unbeteiligt an der Vorbereitung und beschleunigten Abwicklung des Umzugs, der den damaligen Möglichkeiten angepasst nur provisorisch mit Hilfe eines zufällig und durch viel Glück ergatterten offenen LKWs über teilweise zerbombte, und mit Trümmern und Granatsplittern übersäte Straßen und Autobahnen durchgeführt werden konnte. Die Fahrt endete nach einer zwangsweise angeordneten Übernachtung im Freien und einer Transportdauer von zwei Tagen auf einem Bauernhof, der in einer ebenso idyllischen, diesmal aber niedersächsischen Landschaft lag. Hier wuchs Bräsig auf, erinnerte sich aber häufig und gerne an die vielen Seen seiner alten Heimat und die Unternehmungen auf und an dem vielen Wasser, die er von seiner früheren Jugend her in so angenehmer Erinnerung hatte, in der landwirtschaftlich geprägten und seenlosen Umgebung seiner neuen Heimat aber schmerzlich vermisste.

Nachdem die Familie im Frühjahr 1953 einen erneuten Umzug zurück an die Küste, nach Hamburg, durchführte, konnte er endlich seinen Jugend-Traum erfüllen und zur See gehen. Die Aufnahme einer Tätigkeit bei der christlichen Seefahrt bereitete zu dieser Zeit aber ernsthafte Probleme, da durch die oben geschilderten Verhältnisse im Nachkriegsdeutschland viele junge Leute zur gleichen Zeit den Wunsch zum Verlassen der teilweise in Trümmern liegenden Heimat, oder zum Reisen in verlockende Fernen verspürten, um so der Trostlosigkeit ihrer teilweise chaotischen Umgebung, wie auch der wenig

aussichtsreichen beruflichen Zukunft in ihrem nicht nur wirtschaftlich darniederliegenden Vaterland zu entrinnen.

Da die deutsche Handelsflotte während des Krieges aber zu großen Teilen verloren ging, und die noch intakten Schiffe am Kriegsende beschlagnahmt wurden bzw. zur Befriedigung der Reparationsforderungen der Alliierten als Ergebnis des bereits erwähnten Abkommens später entschädigungslos abgeliefert werden mussten, hatte die deutsche Seeschifffahrt praktisch aufgehört zu existieren. Der Wiederaufbau der Handelsschiffs-Flotte stand noch am Anfang, und die Reedereien verfügten daher nur über wenige Schiffe; folglich bedurfte es schon eines gehörigen Quäntchen Glücks, um überhaupt einen der begehrten Arbeits- bzw. Ausbildungsplätze auf einem seegehenden Schiff zu bekommen. Darüber hinaus hatten die Behörden zur Auflage gemacht, dass die angehenden Seeleute zunächst einmal einen 2-monatigen (später auf 3 Monate ausgedehnten) Einweisungskursus auf einer Schiffsjungen- oder Seemannsschule zu absolvieren hätten, bevor man glaubte sie soweit gebändigt (ausgebildet) zu haben, dass sie ohne besondere Gefährdung für die Sicherheit der Seefahrt auf eben diese losgelassen werden konnten. Eine dieser Ausbildungseinrichtungen wurde auf dem Schulschiff Deutschland eingerichtet, einem Großsegler, der über 25 Segel mit einer Segelfläche von 1.925 m² verfügte, und der 1927 als Vollschiiff (Erläuterung siehe weiter unten) in Dienst gestellt worden war. Das Schiff wurde vom Deutschen Schulschiffverein übernommen, und ab 1952 als Schiffsjungenschule (mit 114 Ausbildungsplätzen) als stationäres Ausbildungsschiff im Bremer Europahafen liegend eingesetzt. Seit 1956 gehörte es für viele Jahre zur Seemannsschule (Berufsschule) Bremen. Am 14. Juni 1996 hat man dem Schiff andere Aufgaben zugedacht; es wurde grundüberholt und nach Bremen-Vegesack verlegt wo es seither als maritimes Kulturdenkmal liegt das man nun

ganzjährig besichtigen, auf dem man aber auch übernachten, seinen Geburtstag feiern, sich trauen und taufen lassen kann.

Nach einer kurzen Wartezeit konnte Bräsig am Montag, dem 8. Juni 1953 seinen Ausbildungskurs auf diesem Schulschiff beginnen. Die mitzubringende Ausrüstung war vom Umfang her den spartanischen Verhältnissen der damaligen Zeit angepasst; sie bestand aus einem Satz Ölzeug mit Südwester (den er während seiner gesamten späteren Fahrzeit nicht ein einziges Mal getragen hatte), Rollkragen-pullover, Pudelmütze, 1 Paar Seestiefel (Gummistiefel), 2 x Bettzeug, Handtücher und ein wenig Kleinkram. Alles zusammen verursachte Kosten in der schmerzlichen Höhe von DM 78,--, ein für damalige Verhältnisse vergleichsweise hoher Betrag, und für viele schon der erste Stolperstein gleich zu Beginn der erhofften steilen Karriere zum Kapitän auf der Brücke eines Traumschiffs, da neben diesen Kosten noch einmal DM 299,- als Lehrgangsgebühr zu entrichten waren.

Die Schiffsjungen, überwiegend im quirligen Alter von 15 bis 17 Jahren, wurden an Bord in ihre Wohndecks eingewiesen und in zwei Wachen, Backbord- und Steuerbordwache eingeteilt. Das jeweilige Wohndeck, in dem auch gegessen und geschlafen wurde, lag Mittschiffs unter dem Hauptdeck zu beiden Seiten eines Niedergangs (einer Art Treppe), und war in der Mitte der Länge nach durch ein mit Stahlspinden vollgestelltes Längsschott geteilt. Den Jungs wurde gesagt, dass diese Spinde mit ihrem persönlichen Besitz unverschlossen zu bleiben hätten und dies auch bedenkenlos geschehen könne, da es bisher bei der christlichen Seefahrt eine Selbstverständlichkeit und Ehrensache gewesen sei, dass jeder das Eigentum des anderen respektierte, und deswegen auch keine Eigentumsdelikte zu erwarten seien. Was dann auch

tatsächlich der Fall war, wie sich später zur Verblüffung der Zweifler herausstellte.

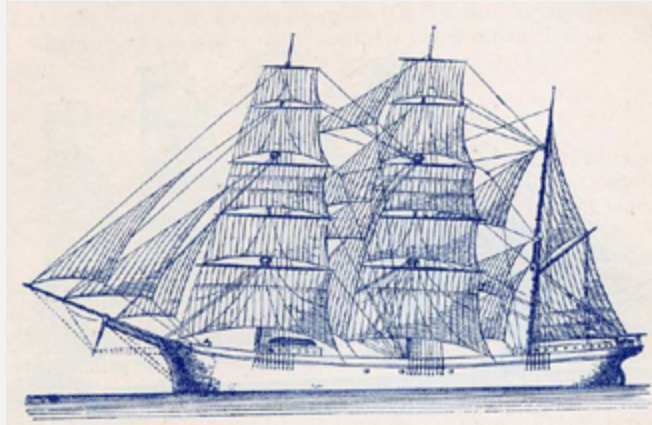
Gegessen wurde in diesen Räumen, indem Tische und Bänke (Backen und Banken) von der Decke herunter genommen und aufgestellt wurden, wobei die jeweiligen Backschafter auf diesen Backen aufzutischen, das Essen zu holen, später wieder abzuräumen, sowie Besteck und Geschirr zu spülen und wieder wegzustauen hatten. Diese Tätigkeit der Backschafter - zu der jeder der Reihe nach eingeteilt wurde, und die man „Backschaft machen“ nannte - war eine überaus lästige und unbeliebte Arbeit. Jungs, die über entsprechende Barmittel von zu Hause oder aus anderen Quellen verfügten, ließen sich ihren Part an dieser Fronarbeit darum auch gern von denen, die mit irdischen Gütern monetärer Art nicht so reichhaltig gesegnet waren, nach Entrichtung eines geringen Entgelts abnehmen. Zum Schlafen wurden die Backen und Banken wieder beiseite geräumt und Hängematten aufgehängt, die zu erklimmen schwierig, und in denen zu schlafen sehr gewöhnungsbedürftig war.

Morgens um 07.00 Uhr wurden alle Mann vom turnusmäßig eingeteilten Nachtwächter geweckt, dessen Aufgabe auch das Anzünden des Herdes zum Zubereiten des morgendlichen Tees oder Kaffees war. Das allmorgendliche „Körper-Reinschiff“ fand im Gemeinschafts-Waschraum an Oberdeck statt, danach gab's um 07.30 Uhr Frühstück und um 08.00 Uhr wurde zugetörnt (war Arbeitsbeginn).

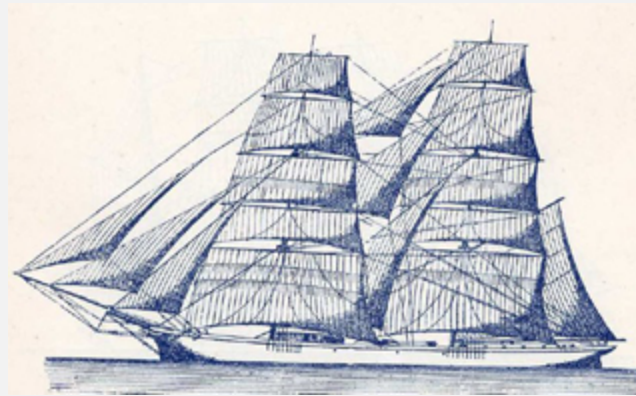
Die Jungs hatten in kurzer Zeit eine Unmenge neuer Vokabeln und Begriffe zu lernen. Dabei ist die Seemannsprache an sich schon für viele schwierig zu verstehen, sie wird nahezu unverständlich, wenn, wie in diesem Fall, der seemännische Wortschatz noch um die vielen Bezeichnungen für das laufende und stehende Gut sowie die Segel eines Großseglers erweitert wird. So war es

auch nicht einfach Begriffe wie *Groß-Oberbram-Stagesegel-Niederholer* oder *Kreuz-Obermars-Bukgording* (beides zum „laufenden Gut“ gehörig) oder *Kreuzbram-Pardunen* (stehendes Gut; dickes Stahlseil, dient der Sicherung des oberen Teils vom achteren Mast) zu behalten, und ihnen ihre jeweilige Position und Funktion zuzuordnen. Neben den 25 zu nennenden Segeln, sollten, soweit noch erinnerlich, mindestens 75 der wichtigsten Begriffe des laufenden und des stehenden Gutes des VollschiFFes "*Deutschland*" bekannt sein und beschrieben werden können.

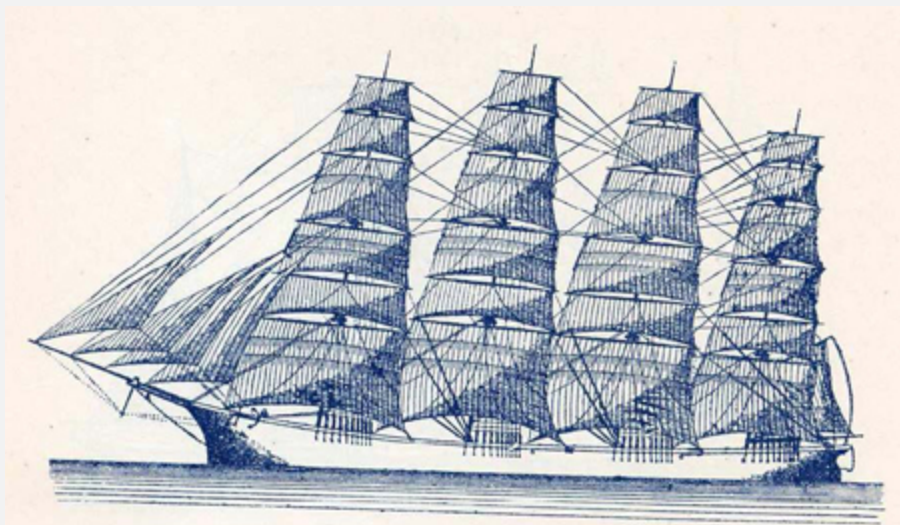
Das Eingewöhnen in die Bordgemeinschaft, die Arbeit an Bord und das Erlernen der vielen seemännischen Begriffe und Fertigkeiten wurde den Jungs dadurch ein wenig erleichtert, dass sie wechselweise morgens mit praktischem Dienst an Deck und in den Masten, und nachmittags mit Bootsdienst und theoretischem Unterricht beschäftigt wurden. Im theoretischen Unterricht wurden dann aber auch wieder so praktische Dinge wie das Anfertigen von Kurz-, Lang- und Augspießen in links- und rechtsgeschlagenem, drei- und vierkardeeligem Manilatauwerk wie auch in unterschiedlichem Drahttauwerk, sowie das Herstellen einer großen Zahl verschiedener Knoten (auch Zierknoten) geübt. Den wissbegierigen Jungs wurde unter Anderem aber auch Aufbau und Wirkprinzip des Ladegeschirrs von Handelsschiffen, die Funktion von Kompass- und Ruderanlagen, die Lichterführung von Schiffen sowie die Betonung und Befuerung von Fahrwassern und Küstenabschnitten erklärt. Der auf dem Schiff praktizierte Wechsel zwischen Theorie und Praxis trug entschieden dazu bei, den wissbegierigen jungen Leuten das Leben und Lernen zu erleichtern. Es war für sie auch viel interessanter und vor allem auch nachvollziehbarer jeweils mit den Aufgaben beschäftigt zu werden, die zuvor theoretisch durchgesprochen und danach praktisch geübt worden waren.



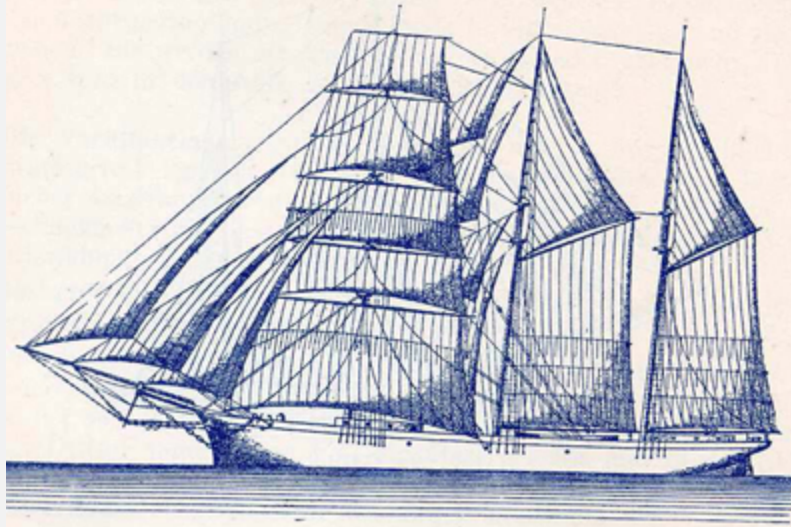
Bark



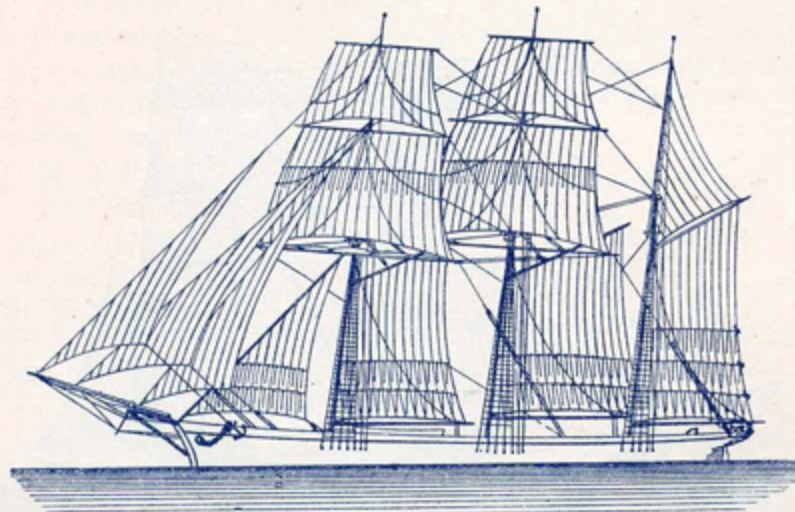
Brigg



Viermastvollschiff



Schoonerbark



Marssegelschoner

Takelage

Unter dem Begriff Takelage versteht man die Gesamtheit aller Einrichtungen, welche auf einem Segelschiff dazu dienen, die Segel als Antriebsmittel mit den Schiffskörper in Verbindung zu bringen. Die Takelage besteht aus dem stehenden Gut (den Masten und den ihrer Abstützung dienenden Wanten und Stagen), den Segeln, die unter

Verwendung von beweglichen Rundhölzern (den Rahen) und dem so genannten laufenden Gut (Tauwerk) mit denen die Rahen bewegt, die Segel gesetzt, bewegt und wieder geborgen werden können. Die Art der Takelage wird hauptsächlich nach den verwendeten Segeln benannt. Entsprechend der beiden Hauptgruppen von Segeln (Rah- und Schratsegel), unterscheidet man in Rah- und Schrattakelage. Die Rahtakelage kommt nur auf großen Schiffen vor – man unterscheidet hier das Vollschiiff (wenn es über mehr als drei Masten verfügt wird es Vier- oder Fünfmastvollschiiff genannt) und die Brigg (sozusagen ein „Zweimastvollschiiff“). Führt ein Schiff nur Schratsegel, ist es ein so genannter Schoner. Besteht die Takelage aus Übergängen zwischen den Hauptgruppen, wenn also sowohl Rah- wie auch Schratsegel geführt werden, bezeichnet man solche Schiffe je nach der überwiegenden oder kennzeichnenden Segelart entweder als Bark, oder Schonerbark oder Marssegelschoner. Darüber hinaus gibt es eine große Anzahl verschiedener Bezeichnungen kleinerer Segelfahrzeuge.

Nebeneffekt der bei der praktischen Ausbildung verrichteten Arbeit war, dass durch die angehenden Seeleute die Takelage des Schiffes von achtern beginnend der Reihe nach überprüft, überholt oder erneuert wurde. Die Takelage des Kreuz- oder Besanmastes (hinterer Mast) war von den Teilnehmern vorgehender Kurse bereits Instand gesetzt worden, nun ging es darum, den Großmast (der mittlere der drei Masten) auf Vordermann zu bringen. Die verwirrende Vielfalt der Drähte und des Tauwerks des stehenden und laufenden Gutes der Takelage wurde von unten nach oben, und von innen nach außen erneuert oder, je nach Erhaltungszustand, manchmal auch nur ausgebessert. Die Ausbilder erklärten morgens jedem einzelnen der mit Aufgaben im Mast betrauten Jungs im Detail, was genau jeder wo und wie zu tun hatte. Dabei wurde ausdrücklich

darauf hingewiesen, dass aus Sicherheitsgründen niemand ungesichert und schon gar nicht in dem noch nicht überholten Teil der Takelage herum klettern dürfe.

Während einer seiner Nachtwachen strich Bräsig über das beleuchtete Deck, sich gedanklich mit den unmöglichsten Dingen, aber auch mit dem Schiff und seiner seemännischen Zukunft beschäftigend. So unterbrach er von Zeit zu Zeit seine Wanderung, und betrachtete in der mond hellen Nacht mit in den Nacken gelegtem Kopf und voller Genugtuung die tags zuvor geleistete Arbeit in der Takelage. Er verfolgte mit den Augen den Verlauf der den Großmast stützenden Webleinen, Wanten, Stagen und Pardunen bis nach oben in die Takelage, den Teil, den sein Kursus inzwischen bis zur Saling erneuert bzw. ausgebessert hatte. Er hatte noch gut eine Stunde Wache zu gehen bis er abgelöst wurde und begann sich, so allein an Deck herumgehend, bald ein wenig zu langweilen. „Warum“, so fragte er sich schließlich, „soll ich nicht einfach mal da hinauf und auch ein wenig höher klettern und mir das anschauen, was am kommenden Tag in Angriff genommen werden sollte?“ Da im Moment von keiner Seite Einsprüche gegen ein solches Vorhaben zu erwarten waren, kein Vorgesetzter in Sicht war, und die mahnenden Worte seiner Ausbilder - nicht nur von ihm - ohnehin als völlig übertrieben und überflüssig betrachtet wurden, kletterte er kurzentschlossen in den Mast. Weil der Blick über das kriegsbedingt noch etwas ausgedünnte, gleichwohl aber schon beachtliche nächtliche Lichtermeer Bremens mit wachsendem Abstand zum Deck aber immer interessanter wurde, überhörte er auch gern die sich in seinem Inneren regende, leise zur Vorsicht und Umkehr mahnende Stimme; er kletterte höher und immer höher, bis er schließlich auf den untersten Stufen der zum höchsten Punkt des Mastes führenden Jakobsleiter angekommen war (in diesem Fall 52 m über dem Hauptdeck).

Es war phantastisch. Der Blick über Bremen aus dieser Höhe war unvergleichlich, obwohl weite Bereiche vom Hafen bis hin zur Innenstadt auch im milden Licht des Mondes und des beginnenden Tages keinen besonders erquicklichen Anblick boten, da sie als Folge des Luftkrieges in Schutt und Asche lagen. Als er aber noch ein wenig höher klettern wollte, brachen die morschen Stufen der Leiter unter seinen Füßen und er konnte nur mit Mühe einen Sturz in die Tiefe vermeiden, indem er sich in schwindelnder Höhe über Deck irgendwo mit seinen Händen festklammerte. Dass das Tauwerk, an dem er sich krampfhaft festhielt, auch schon einen morschen Eindruck machte, trug nicht gerade zu seiner Beruhigung bei. Es dauerte eine ganze Weile, bis er den Mast, den er zwischenzeitlich mit Armen und Beinen umklammert hatte wieder loslassen, und sich zitternd, Hand über Hand nach unten und in sichere Zonen hangeln konnte.

Am anderen Tag kam er in arge Erklärungsnot, weil er, wie auch die anderen „Nachtwächter“, auf die barsche Frage des Ausbilders nach der Ursache der von Deck aus sichtbaren, in Fetzen herunterhängenden Jakobsleiter keine vernünftige Antwort parat hatte. Die etwas lahme Erklärung für diesen Vorgang, dass die Leiter entweder von selbst zerfallen, oder dass das Malheur schon vor längerer Zeit passiert sei, bisher aber noch nicht entdeckt sein könnte, wurde nicht akzeptiert. Seinen Ausflug in verbotene Regionen aber, den Bräsig gegen ausdrückliche Weisungen unternommen, und glücklich, mit einigen Hautabschürfungen, sonst aber unversehrt überstandenen hat, war ihm eine heilsame Lehre; er hat sie bis heute nicht vergessen.

Am anderen Morgen war für seine Wache wieder einmal Bootsdienst angesetzt. Ziel dieser Übung war, allen Schiffsjungen am Ende der Ausbildung eine sogenannte „*Prüfbescheinigung zum Rettungsbootmann*“

auszuhändigen. Zu diesem Zweck musste zunächst einmal ordentlich Pullen (Rudern) geübt werden, was wegen des andauernden und unüberhörbaren Gebrülls des Ausbilders anfänglich nur zu kümmerlichen Ergebnissen zu führen schien. Um das seiner Meinung nach stümperhafte „Schlossteichgepulle“ zu verbessern, wurde stundenlang und Tag für Tag im Europahafen und auf der Weser solange geübt, bis sich die gezeigten Leistungen nach und nach verbesserten, und der Ausbilder endlich mit dem Ergebnis halbwegs zufrieden war. „Ich bin aber erst dann ganz zufrieden“ so verkündete er schließlich, „wenn ihr es schafft, dass ich bei Tempo „3“ das Gleichgewicht verliere und in den Bach falle (womit er die Weser meinte).“ Damit stellte er sich aufrecht auf den achteren Teil der Längsducht (die Heckabdeckung), hielt die Ruderpinne lässig mit einer Hand fest, und musterte die jungen Leute mit erwartungsvoller Mine. Da es bisher offenbar noch keiner Bootscrew gelungen war, seinem Wunsch zu entsprechen, ging er noch weiter und fügte – was er bisher noch nie getan hatte – provozierend hinzu: „Wenn ihr das wirklich schafft, gebe ich auch einen Kasten Bier aus!“

Tempo „3“ heißt in diesem Zusammenhang, dass alle mit den Rücken in Fahrtrichtung sitzenden Ruderer zugleich und mit aller Kraft die Ruderblätter an sich reißen, und am Ende mit einer halben Drehung gleichzeitig und mit möglichst viel Schwung aus dem Wasser holen, so dass zum Abschluss alle Riemen schön ausgerichtet parallel zur Wasseroberfläche und auch parallel zueinander stehen. Durch eine derartige Handhabung der Ruder bekommt das Boot einen tüchtigen Pull (Stoß) vorwärts. Da die im Boot sitzenden Jungs insgesamt nicht gerade die schwächsten waren, viele von ihnen sich sogar durch beachtliche Körperkräfte, und einige durch ein gehöriges Maß an Pffiffigkeit auszeichneten, glaubte man diese Herausforderung annehmen zu können. Man war vorgewarnt, hatte einen solchen Antrag des

Ausbilders bereits erwartet und sich deswegen am Abend zuvor zusammengesetzt, um sich diesbezüglich auf eine spezielle Strategie zu einigen. Dabei hatte man auch vereinbart, das Pullen zunächst ganz normal zu beginnen und erst auf ein gezieltes Signal des Schlagmanns hin gemeinsam alle Kräfte freizusetzen, und gleichzeitig mit einem gewaltigen Zug an den Riemen zu ziehen.





Bootsmanöver im Bremer Europahafen

Der Ausbilder tat hier das, was er seinen Jungs strikt untersagte: er stand im Boot. Sein Bad im trüben Wasser des Bremer Europahafens war die unausweichliche Folge.

So geschah es denn auch. Der Schlagmann (zugleich auch der älteste und kräftigste) gab das Signal, alle zogen wie ein Mann zugleich und mit aller Kraft an ihren Riemen, wodurch das Boot so ruckartig nach vorn getrieben wurde, dass selbst einige der fest im Boot sitzenden Ruderer Gefahr liefen, das Gleichgewicht zu verlieren. Der von diesem Schub aber völlig überraschte Ausbilder aber verlor erwartungsgemäß seinen Halt und stürzte, wild mit den Armen in der Luft herum rudern über Bord und lag im Wasser. Nach einem eleganten Manöver auf den Befehl des Initiators dieser Unternehmung an die Kutter-Besatzung mit: „Halt Wasser überall“, dann: „Ruder an an Steuerbord, streich an Backbord“ und noch zwei, drei weiteren fachlich gelungenen Maßnahmen, kam das Boot in kürzester Zeit auf Gegenkurs liegend, (fast) genau neben dem überraschten

Schwimmer zum Stehen. Aber der Mann hatte Format: Als er tiefend vor Nässe wieder im Boot war, fand er nur anerkennende Worte über die gezeigte Leistung der Bootsbesatzung und die anschließenden Manöver, fügte hinzu, dass er der „Saubande“ kaum noch etwas beibringen könne und trennte sich später auch klaglos von der versprochenen Kiste Bier.

Als abends aber einer der „Saubande“, vermutlich weil ihm der Erfolg und/oder das Bier zu Kopf gestiegen waren, unter völliger Missachtung ergangener Weisungen und ohne Benutzung der dafür vorgesehenen sogenannten Fußpferde (unter einer Rah befindlicher Ständer aus Drahttauwerk, in die man sich mit den Füßen hineinstellt) nicht, wie seemännisch richtig, mit dem Bauch gegen die Großrah gelehnt und daran entlang rutschend, sondern freihändig bis auf deren Nock (Ende der Rah) zur Wasserseite hin auslegte, prompt ausrutschte und mehrere Meter tief in das Gott sei Dank hier tiefe Wasser und nicht an Deck stürzte, war es mit der Freundlichkeit vorbei: Allen Beteiligten wurde das freie Wochenende gestrichen, und das noch nicht getrunkene Bier konfisziert.

Die Wochenendfahrten nach Hamburg waren ohnehin ein Luxus, den sich nicht nur Bräsig wegen der allgemein angespannten Haushaltslage nicht leisten konnte, obwohl eine Rückfahrkarte bei der Bahn damals „nur“ DM 5,50 kostete und bei dem inzwischen nicht mehr existenten Busunternehmen Reimann sogar noch billiger war. Aber, das Geld war einfach nicht vorhanden und so vergnügte man sich in Bremen, sorgfältig Obacht gebend, dass sich die an Land verübten „Untaten“ in zivilen sowie moralischen und juristisch vertretbaren Grenzen hielten. Auf alle Fälle musste vermieden werden, dass die Geschehnisse, sollte der eine oder andere doch einmal (geringfügig) über die Stränge geschlagen haben, dem Kapitän des Schiffes zu Ohren