

Detlev Sakautzky

MARITIME  
ERZÄHLUNGEN

Wahrheit und Dichtung

**Band 7**

Engelsdorfer Verlag  
Leipzig  
2024

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

*Angaben nach GPSR-EU-Verordnung:*

*[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)*

*Engelsdorfer Verlag Inb. Tino Hemmann*

*Schöngauerstraße 25*

*04329 Leipzig*

*E-Mail: [info@engelsdorfer-verlag.de](mailto:info@engelsdorfer-verlag.de)*

ISBN 978-3-96940-893-3

Copyright (2024) Engelsdorfer Verlag Leipzig

Alle Rechte beim Autor

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)

Gedruckt auf FSC®-zertifiziertem Papier

Druck & Bindung: Esser printSolutions GmbH Bretten

11,00 Euro (DE)

## Inhaltsverzeichnis

In der Ostsee verschollen .....	7
Kollision vor der Georgesbank .....	18
Einbeulungen in der Außenhaut .....	27
Unbemerkt über Bord gefallen .....	41
Heringskönig des Jahres .....	50
Unfall beim Festmachen.....	89
Gefahr erkannt – Gefahr gebannt.....	94
Erprobung des Grundschleppnetzes .....	101
Übergabe des gefangenen Fisches.....	110
Gekochter Kabeljau mit Petersiliensoße .....	116
Es wird niemals so sein wie es war .....	128

## IN DER OSTSEE VERSCHOLLEN

Der Logger ‚Britta‘, geführt von Kapitän Fritz Nachbar, wurde durch die Fischfangreederei in den Wintermonaten als Hilfsschiff in der Ostsee eingesetzt. Auf Anforderung der hier fischenden Kapitäne übernahm die ‚Britta‘ Hilfsdienste unterschiedlicher Art für die reedereieigenen Fahrzeuge.

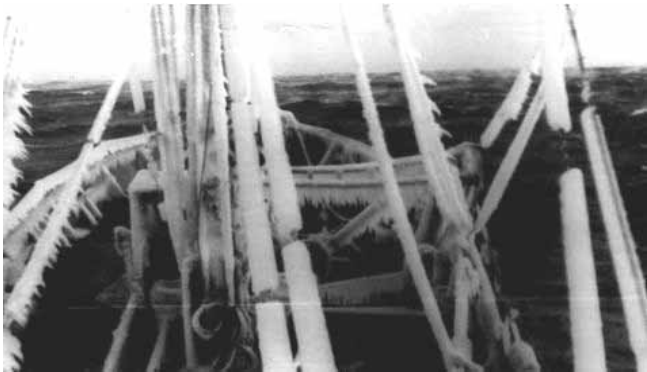
Heute war die ‚Britta‘ unterwegs nach Sassnitz, um einen kranken Decksmann zur ärztlichen Behandlung zu bringen. Durch die überkommende See, verursacht durch das Krängen und Stampfen des Schiffes, und die vorhanden Minustemperaturen wurde das Schiff stark vereist. Die Stabilitätseigenschaften des Loggers verschlechterten sich.



*Enteisung des Schiffes durch die Deckslente*

Kapitän Nachbar beauftragte den Bestmann mit den Decksleuten das Schiff zu enteisen.

Die Decksleute schlugen mit Brechstangen und Hämmern das festsitzende Eis von den Aufbauten, der Kurrleinenwinde, vom Schanzkleid, von den Stengen, Leinen und den Wanten ab und schaufelten die abgeschlagenen Eisstücke außenbords.



*Vereiste Leinen und Aufbauten*



*Vereiste Netzkoje auf dem Vorschiff*



*Das festgefrorene Eis wird abgeschlagen*

Beim Enteisen bestand ständig Unfallgefahr. Die Männer rutschten auf dem glatten Deck trotz des starken Sohlenprofils der Seestiefel aus, fielen hin und verstauchten sich nicht selten die Fußgelenke. Nachbar ließ die Notreling und Strecktaue als Halteleinen ziehen. So konnten sich die Männer bei der Arbeit an Deck und bei ihrem Gang nach achtern an den Leinen festhalten und sichern. Nach Stunden anstrengender Enteisungsarbeiten gelang es, die Aufbauten, Winden und Leinen vom Eis zu befreien und die Stabilitätseigenschaften des Schiffes zu verbessern.

\*

Mittags lief die ‚Britta‘ in den Fischereihafen von Sassnitz ein. Der kranke Decksmann wurde mit einem schon hier bereitstehenden Krankenwagen zum nächsten Krankenhaus gefahren.

Während des kurzen Hafenaufenthaltes hatte der Erste Maschinist Süßwasser und Dieselkraftstoff bunkern lassen. Decksleute, die wachfrei waren, und der Koch Bodo Krug gingen an Land. Sie besuchten eine Gaststätte in der Nähe des Hafens, um ein Glas Bier zu trinken. Nach drei Stunden verließ die ‚Britta‘ wieder den Fischereihafen. Das Schiff fuhr zurück zu den Fangplätzen südlich der Bornholmer See. Hier fischten reedereieigene Schiffe und Schiffe aus den Anrainerstaaten Dorsche, Schollen und Flundern.

\*

Der Netzmacher, die Decksleute, die Maschinenassistenten, der Koch und der Kochsmaat wohnten im Vorschiff in den mit Doppelstockkojen eingerichteten Sechs- oder Achtmann Kammern. Hier befanden sich auch der Waschraum und die Toilette. Wer hier schlief und wohnte musste seefest sein. Bei entgegenkommendem hohem Seegang stampfte und krängte das Schiff in alle Richtungen. Die Männer, die wachfrei waren und sich schlafen gelegt hatten, verklemmten sich mit ihrem Körper in ihren Kojen zwischen der Bordwand und den in Längsrichtung eingelegten Kojenbrettern. Nicht selten kam es vor, dass einer der Männer durch die starke Kränkung des Schiffes aus der Koje fiel und sich dabei

infolge des schweren Aufpralls auf dem Fußboden seine Körperteile prellte. Es gab Decksleute die seekrank wurden. Sie erbrachen nicht nur die gegessenen Speisen, sondern auch die Gallenflüssigkeit. In der Regel begaben sich die Seekranken nach achtern in die Messe. Dort war es etwas ruhiger. Die Seekrankheit ließ sich hier besser ertragen.

\*

Franz Sauer, der Erste Steuermann, trug den neu zu steuernden Magnetkompasskurs in das Schiffstagebuch ein. Er hatte den Kapitän um null Uhr abgelöst. Sein Wachdienst endete um zwölf Uhr mittags. Dann erfolgte wieder die Ablösung durch den Kapitän.

Wind und Seegang waren gering. Das Thermometer zeigte Minustemperaturen. Die Sicht wurde durch leichten Schneefall eingeschränkt. Der Steuerstand war durch den Decksmann Peter Voss, der des Ausgucks durch Kurt Beier besetzt. Um fünf Uhr morgens beauftragte der Erste Steuermann Kurt Beier, den Koch und Kochsmaat zu wecken. Um sechs Uhr war Wachwechsel für den Maschinen- und Brückenwachdienst. Halb sechs Uhr musste das Frühstück fertig sein. Gebratener Fisch, Schwarzbrot, Malzkaffee, Tee, Milchsuppe, Butter und Marmelade standen auf dem Speiseplan.

\*



Nach der Morgentoilette betraten der Kochsmaat und der Koch, aus ihrer Kammer kommend, über den steilen Niedergang das Deck. Beide hatten sich über ihre Hygienebekleidung eine Wattejacke gezogen und eine Pelzmütze aufgesetzt. Sie trugen festes hohes Schuhwerk. An Deck war es fürchterlich kalt. Alles überkommende Wasser, von außen durch die Wasserpforten gespült, fror an Deck zu einer glatten Eisschicht. Nach dem Verlassen des Hafens hatten die Decksleute vergessen die Notreling und die Strecktaue wieder anzubringen. Durch den Ersten Steuermann wurde das Versäumnis auch nicht bemerkt. So gab es keine Möglichkeit für beide sich festzuhalten, wenn sie auf dem glatten Deck ausrutschen sollten. Kurt Beier, der Ausguck, beobachtete beide aus dem Fenster im Brückenraum bei ihrem Gang zum Achterschiff. Auf einmal geschah das nicht vorhersehbare. Der Koch, ein Mann wie ein ‚Eichbaum‘, der vorweg ging, rutschte auf dem glatten Deck aus. Da er sich nirgendwo festhalten konnte, begann er zu schlittern und mit seinen Armen zu fuchteln.

Durch das niedrige, ohne eine Notreling versehene Schanzkleid, wurde sein ungewollter Gang gebremst. Sein Körperschwerpunkt lag über der Höhe des Schanzkleides, sodass er außenbords in das sehr kalte Ostseewasser fiel. Der dem Koch hinterhereilende Kochsmaat sah das Unglück. Er rief laut und unterbrochen „Mann über Bord an Backbord!“, „Mann über Bord an Backbord!“ ... und warf zwei Rettungsringe mit Rettungslicht auf der Backbordseite ins Wasser. Die

Schreie wurden vom Ausguck im Brückenwachraum gehört. Er informierte den Ersten Steuermann. Dieser leitete sofort das Manöver „Mann über Bord“ ein. „Hart Backbord!“, war die Order des Ersten Steuermanns an Peter Voss, den Mann am Steuer. Voss drehte das Steuerrad hart nach der Seite des Verunglückten.



*Decksmann am Steuerstand.*

Nach einem gefahrenen Drehkreis von 270 Grad, bei voller Fahrt des Schiffes, war die Unglücksposition er-

reicht. Die an Deck geeilten Männer hielten Ausschau in alle Richtungen. Bodo Krug wurde nicht mehr gesehen. Die zwei durch den Kochsmaat geworfenen Rettungsringe und die Pelzmütze des Kochs wurden im Lichtkegel der Brückenscheinwerfer gesichtet und durch den Bestmann bei langsamer Fahrt auf der Unglücksposition mit dem Bootshaken aufgenommen.

Die Dunkelheit der Nacht war gewichen. Fritz Nachbar fuhr mit der ‚Britta‘ das Seegebiet gezielt ab. Nach stundenlangen Kreuzfahrten auf der Unglücksposition wurde die Suche nach Bodo Krug eingestellt – er war verschollen. Kapitän Nachbar meldete der Reedereiverwaltung telefonisch den Unfall und berichtete über die erfolglose Suche.

Fritz Nachbar dokumentierte den Hergang des Unfalls und die eingeleiteten Maßnahmen im Schiffstagebuch. Die Tagesaufgaben des Koches übertrug er dem Kochsmaat. Die Auszubildenden wurden angewiesen den Kochsmaat bei der Zubereitung der Mahlzeiten zu unterstützen. Auf der anschließend durchgeführten Bordversammlung in der Messe sprach Fritz Nachbar über das Geschehene und die erfolglos gebliebene Suche. Er informierte die anwesenden wachfreien Männer über den weiteren geplanten Verlauf der Reise und über das Ergebnis der Absprache mit der Reedereiverwaltung. Unter den Männern herrschte eine traurige niedergeschlagene Stimmung. Jeder der Anwesenden war mit seinen Gedanken bei Bodo Krug.

\*

Die ‚Britta‘ setzen ihre Fahrt zu den Fangplätzen der Südlichen Bornholmer See fort. Fritz Nachbar hatte den Bestmann beauftragt die Landesflagge als Zeichen der Trauer auf ‚halbmast‘ zu setzen.



*Die ‚Britta‘ fuhr in Richtung Bornholmer See*

Am späten Nachmittag erreichte die ‚Britta‘ das Fanggebiet. Da keine Hilfsdienste durch die reedereieigenen Logger nachgefragt wurden, ließ Fritz Nachbar das Netz aussetzen.

Der erste Hol war ein guter Hol. Ein voller Steert mit Dorsch, Fludern und Schollen wurde an Deck ausgeschüttet. Kapitän Nachbar ließ das Netz wieder aussetzen. Danach schlachteten die Decksleute die gefangenen Fische. Diese wurden mit Seewasser gespült, in Holzkis-

ten gepackt, mit Eisstücken bedeckt und im achteren Laderaum verstaut.



*Decksleute bei der Bearbeitung des Fanges.*



*Bearbeitete Schollen und Flundern*