

Anke Peters (Hrsg.)

KAPITÄNE ERZÄHLEN

*Geschichten von Seeleuten
auf Großer Fahrt*



HINSTORFF

Bildnachweis: Alle verwendeten Illustrationen mit Ausnahme der Karte auf S. 192 befinden sich im Besitz der Autoren.

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek:
Die deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© Hinstorff Verlag GmbH, Rostock 2006
Lagerstraße 7
18055 Rostock
Tel. 0381 / 4969 - 0
Internet: <http://www.hinstorff.de>

Alle Rechte vorbehalten. Reproduktionen, Speicherungen in Datenverarbeitungsanlagen, Wiedergabe auf fotomechanischen, elektronischen oder ähnlichen Wegen, Vortrag oder Funk – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Verlages.

1. Auflage 2006

Herstellung: Hinstorff Verlag GmbH
Lektorat: Dr. Florian Ostrop
Druck und Bindung: GGP Media GmbH
Printed in Germany
ISBN: 3-356-01151-0
ISBN: 978-3-356-01151-7

Inhalt

Vorwort	
Von Anke Peters	7
Im Packeis / Der Brand	
Von Kapitän Ulrich Prahm	11
Die Welle	
Von Kapitän Frank Sakuth	23
Unter dem Banner des Flügelrades über den Nordpolarkreis	
Von Kapitän Frank Sakuth	33
Kollision am Nordkap	
Von Kapitän Konrad Michaelis	45
Freitag, der Dreizehnte	
Von Kapitän Klaus Pfafferott	65
»Leegerwall« oder Erinnerungen an Indien	
Von Kapitän Horst Rickert	77
Unterwegs mit MS »Freundschaft«	
Von Kapitän Heinrich Schröder	95
Mann über Bord	
Von Kapitän Hans W. Sass	111
Vom Nautischen Inspektor zum Fernsehkapitän	
Von Kapitän Gerd Peters	124

Der Freundschaftsvertrag Von Kapitän Reinhold G. Bergau	149
Jugend unterwegs Von Wolfdietrich Barmwoldt, Leitender Ingenieur	169
Der Kapitän und das Leuchtfeuer – ein Wiedersehen nach 80 Jahren Von Kapitän Herbert Jark	183
Kurzbiographien	197
Maritimes Glossar	211

Vorwort

Die Idee zu diesem Buch entstand, als ich eine antiquarisch erworbene Ausgabe des 1936 von Fred Schmidt herausgegebenen Bestsellers *Kapitäne berichten ...* geschenkt bekam.

Begeistert las ich von den Herausforderungen der Seefahrt zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Damals fuhren noch Großsegler als Frachter. Das Deutsche Reich herrschte über afrikanische Kolonien und zog mit einer schlagkräftigen Marine in den Ersten Weltkrieg. All dies spiegelte sich in Schmidts Kapitänserzählungen wider. Das Buch erschloss die von wechselnden Ideologien geprägte Epoche der deutschen Seefahrt zwischen 1886 und den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts. In den jüngsten Berichten schlug sich bereits der Einfluss des »Dritten Reiches« auf Sprache und Ideologie der Seefahrer deutlich nieder.

Jene Welt gehört heute zu einer fernen Vergangenheit. Doch seit Fred Schmidt gab es keinen deutschen Herausgeber mehr, der gezielt Kapitänserzählungen sammelte und veröffentlichte. Warum also nicht neuere Berichte von Schiffsführern einer breiten Leserschaft zugänglich machen?

Als Autoren hatte ich Kapitäne der Deutschen Seereederei Rostock im Blick. Der Gedanke lag nahe: die DDR existiert nicht mehr, aber viele Zeitzeugen haben noch umfangreiche Erinnerungen an die aktive Fahrzeit. Ihre Erzählungen, so meine Hoffnung, würden ein facettenreiches Bild von der Seefahrt der DDR ergeben.

Ich begann mit der Arbeit. Ausgehend von den ersten Kapitänen, die ich aufsuchte, sprach sich mein Vorhaben rasch herum. Auch durch Vermittlung von Verwandten und Bekannten stieß ich auf interessante Persönlichkeiten. Der Autorenkreis erweiterte sich um erfahrene Kapitäne der Fischerei. Schließlich entstanden zwölf Textvorlagen. Einige Autoren übergaben mir Manuskripte, andere zogen es vor, auf mein Diktiergerät zu

sprechen, dem Motto »Kapitäne erzählen« in besonderer Weise gerecht werdend. Auch die Kombination von schriftlicher Stilprobe und aufgezeichneter mündlicher Erzählung erwies sich in manchen Fällen als sinnvoll.

Mein Ziel war, stilistisch und inhaltlich so dicht wie möglich an den Vorlagen zu bleiben. Die unverwechselbare Stimme des Erzählenden – Ausdruck von Charakter und Lebenserfahrung – sollte in jedem Fall herauszuhören sein. Eine Stärke dieses Buches ist deshalb die Vielfalt der Themen, Stimmen und Stimmungen.

Vielfältig sind auch die literarischen Genres der folgenden Kapitänserzählungen. Konrad Michaelis stellt die Winterfahrt der »Trattendorf« nach Murmansk trotz dramatischer Ereignisse ausgesprochen sachlich dar und zeigt neben der Sorge um einen glimpflichen Ausgang der Reise auch den professionellen Blick eines Nautikers auf Ladung, Wetter und die technische Ausrüstung des Schiffes. Frank Sakuth setzt andere Akzente. Er schildert eine Tour in ähnliche Gegenden, nach Archangelsk, doch diesmal ist Sommer und es gibt keine nennenswerten Zwischenfälle. Hier spürt der Leser die Freude an der Seefahrt, die unter solchen Bedingungen aufkommt. Kapitän Rickerts Reisebeschreibung dagegen zeigt, dass Seefahrt auch unter modernen Bedingungen zum Abenteuer werden kann. Wieder anderes dokumentiert Kapitän Heinrich Schröder. Seine Erzählung – ein Brief an seine Ehefrau – verdeutlicht, wie wichtig für den Seemann die moralische Unterstützung durch die Frau zu Hause ist. Anschaulich beschreibt er die Balance von Heimweh und Fernweh, die wohl jeder Seemann kennt.

Neben solch klassischen Reiseberichten haben unterhaltsame Erzählungen mit dramatischem Höhepunkt ihren Platz. Von menschengemachten Gefahrensituationen und ihrer Bewältigung erzählt mit einem Augenzwinkern Kapitän Ulrich Prahm, während Hans W. Sass' Geschichte über das Verschwinden eines

Matrosen auf hoher See geradezu anekdotischen Charakter aufweist. Frank Sakuths spannender Bericht »Die Welle« thematisiert die Gefahren des Meeres für Schiff und Besatzung, denen sich nur mit einer tüchtigen Portion Verwegenheit begegnen lässt.

Autobiographische Berichte über besondere Arbeitsfelder runden das Bild ab. Gerd Peters berichtet über seine Zeit als »Fernsehkaptän«, Wolfdietrich Barmwoldt über seine Tätigkeit auf den Rostocker Jugendschiffen, Reinhold G. Bergau über Aktivitäten im Nautischen Verein Stralsund. Die autobiographischen Erzählungen sind aus zwei Gründen bemerkenswert. Erstens widerlegen sie das nach wie vor verbreitete Vorurteil, ein Seemann sei nur auf seinem Schiff zu Hause. Und zudem sind sie Beispiele für die vielfältigen Interessen der Kapitäne, die weit über den unmittelbaren Seeverkehrstransport hinausgehen.

Die Anfänge der DDR-Seewirtschaft waren bescheiden. Kapitän Klaus Pfafferotts Erzählung »Freitag, der Dreizehnte« zeigt eindrucksvoll, wie der Mangel an geeigneter Ausrüstung die tägliche Arbeit erschwerte. Ab den 60er Jahren schritt die technische und wirtschaftliche Entwicklung so voran, dass die Seeleute stolz sein durften auf ihren Beruf und ihr Land. Berühmt wurden die DDR-Schiffe vor allem durch den guten sozialen Zusammenhalt der Besatzungen. Man teilte Freud und Leid und so manche Freizeitaktivität miteinander, ein Brauch, der heute auf Schiffen nur noch selten anzutreffen ist. Natürlich traten auch Schwierigkeiten auf, von denen die Kapitäne in deutlicher Sprache berichten. Es verwundert nicht, dass für manchen erst die Nachwendezeit die Möglichkeiten bot, sein gesellschaftliches Engagement in die gewünschte maritime Richtung zu lenken. Dafür bietet Reinhold G. Bergau ein Beispiel.

Der Schlusspunkt des Bandes, Herbert Jarks »Der Kapitän und das Leuchtfeuer – ein Wiedersehen nach 80 Jahren«, ist eine Geschichte, wie sie wohl nur Seeleute erleben – und zu allen

Zeiten erlebt haben. Sie handelt von der Faszination Seefahrt, die schon der kleine Junge für sich entdeckt und die ihn ein Leben lang nicht mehr loslässt.

Wie Herbert Jark beschlossen viele der hier präsentierten Autoren schon als Kind, zur See zu fahren. Das Vorbild der Familie spielte hier ebenso eine Rolle wie der Wunsch, die »große weite Welt« zu sehen und den Naturgewalten zu trotzen. Denn die See ist trotz moderner Technik noch immer unbezwingbar und unberechenbar – wie zur Zeit der Teeklipper.

In diesem Sinne ist die Seefahrt wohl eher eine Berufung als ein Beruf. Auch das möchte das Buch den Lesern zeigen, denen ich nun ein ungetrübtes Lesevergnügen wünsche.

Rostock, im März 2006

Anke Peters

I. Im Packeis

Die folgende Geschichte spielte sich im Jahr 1968 ab. Zu dieser Zeit war ich Erster Offizier auf dem Hochseetrawler Ros 404 »Elvira Eisenschneider«.

Wie jeden Winter fischten wir bei Labrador. Dort betrieben wir Übergabefischerei, unsere »Elvira Eisenschneider« gehörte zu einer Reihe von Trawlern, welche ihren Fang regelmäßig an das Mutterschiff »Junge Garde« abgaben.

Tagsüber lagerten wir den Fisch in Bunkern. Jeden Abend wurde er, noch fangfrisch, in den Übergabesteert, einen Netzsack, gepumpt. Um diesen Steert schwimmfähig zu halten, versahen wir ihn mit großen Blasen. Anschließend befestigten wir an ihm ein dickes Tau, den so genannten Übergabetampen, und eine Kork- oder SchwimMLEINE. Die »Junge Garde« konnte den Steert dann mit einem Draggen aufpicken und über seine Heckslip an Deck ziehen. Auf dem Mutterschiff erfolgte anschließend die weitere Verarbeitung des Fisches. Diese Art der Fischerei erwies sich als sehr effektiv, doch die Übergabe gestaltete sich oft schwierig und führte zu manch gefährlicher Situation.

Ein folgenschwerer Zwischenfall ereignete sich auch auf jener Märzreise 1968, von der hier zunächst die Rede sein soll. Sturm, Kälte und Treibeis hatten uns seit mehreren Tagen das Leben schwer gemacht und die Übergabe regelmäßig zu einer Zitterpartie werden lassen. Eines Abends passierte es dann: der Übergabetampen zog sich in die Schraube des Mutterschiffes, und die »Junge Garde«, nunmehr manövrierunfähig, trieb immer weiter ins Eis.

Mancher fragt sich vielleicht, warum wir mitten im Treibeis überhaupt fischten? – Nun, es gab während des späten Winters kaum eisfreie Zonen in jener Gegend: Der mächtige Labrador-



Auf Fischfang bei Labrador, 1968

strom beförderte jedes Jahr im März gewaltige Mengen von Treibeis gen Süden. Auch hielt sich der Fisch bevorzugt unter dem Eis auf, und ihm stellten wir ja nach. Auf der Jagd nach unserer Beute ignorierten wir die Gefahr und wurden täglich mutiger. Nach mehreren Wochen »im Fisch« hatten wir keinerlei Blick mehr für die imposanten, aber heimtückischen Treibeisfelder. Normalerweise ging alles gut aus, doch dieses Mal gerieten alle beteiligten Schiffe im wahrsten Sinne des Wortes in gefährliches Fahrwasser.

Der Wind aus Nordosten drückte die »Junge Garde« also in den Packeisgürtel hinein. Da das Schiff weder Maschine noch Ruder benutzen konnte, war es den Kräften des Eises hilflos ausgeliefert.

Wir, die »Elvira Eisenschneider«, und mit uns die »Artur Becker« (Ros 401) wurden beordert, die »Junge Garde« freizuschleppen. Das war leichter gesagt als getan. Der Sturm behinderte unsere Versuche, auch machte unseren Schiffen die hohe Dünung, die unter dem Eis lief, zu schaffen.



Schön, aber klirrend kalt: vereistes Deck des Trawlers

Wenn die »Junge Garde« andersherum gelegen hätte, wäre sie freigekommen und an der Eiskante entlang getrieben. Deshalb hätten wir das Schiff am liebsten gedreht, doch dazu bot sich uns keinerlei Möglichkeit.

Während unser Kapitän noch überlegte, wie er überhaupt einigermaßen gefahrlos an das Mutterschiff heranfahren sollte, geschah das Befürchtete: Das Eis schlug die »Junge Garde« auf der Backbord-Seite leck, das Schiff erlitt einen Wassereintrich. Gewaltige Mengen Wasser strömten in den Maschinenraum.

Etwa zur gleichen Zeit ereignete sich auf der »Artur Becker« ein Unfall. Beim Versuch, eine Schleppverbindung zur »Jungen Garde« herzustellen, brach sich ein Seemann den Arm und musste erst einmal versorgt werden. Jetzt war also unser Schiff, die »Elvira Eisenschneider«, gefordert. In Anbetracht der äußerst gefährlichen Situation, in der sich das Mutterschiff befand, riskierte unser Kapitän alles und fuhr ungeachtet der Eismassen dicht an die »Junge Garde« heran. Schnell gelang es uns, die Leine nach seemännischem Brauch festzumachen, aber als wir anschleppen wollten,

rührte sich unser Schiff nicht. Die starke Eispressung verhinderte, dass wir Fahrt aufnahmen. Wir saßen nun auch fest!

Da wir die Schleppleinen nicht gegen den Wind hatten übergeben können, waren wir an die Backbord-Seite des Mutterschiffs herangefahren und damit tiefer ins Eis geraten als dieses selbst.

Wir lagen nun ca. 50 bis 100 Meter vor dem Backbord-Bug der »Jungen Garde«, die das zwischen beiden Schiffen liegende Packeis gegen uns drückte. An Backbord hatten wir zusätzlich das »normale« Treibeis. Wir konnten weder vorwärts noch rückwärts, dafür knackte es bedrohlich. Schon befürchteten wir, durch den Eisdruck an beiden Seiten zerquetscht zu werden, als auch schon der Chief im Laufschrift aus dem Maschinenraum heraufkam und unsere Ahnungen bestätigte: »Das kracht da unten und die Spanten biegen, da kann man zugucken.«

In dieser ungemütlichen Situation beschlossen wir, den Schiffsrat zusammenzuholen. Nach längerer Beratung kamen wir zu dem Entschluss, Notausstiege für eine eventuelle Evakuierung der Besatzung vorzubereiten. Wir ließen Netze und Knotentampen auf beiden Seiten der Reling bis aufs Eis hinab. Um Panik zu vermeiden, sagten wir der Besatzung zunächst, unsere Notausstiege seien Rettungsleitern für die Männer der »Jungen Garde«, falls sie über das Eis zu uns herüberkommen würden.

Trotzdem gab es sicher niemanden an Bord, der sich nicht seine Gedanken machte. Jedenfalls verbrachten wir eine schreckliche Nacht, unsere Gefühle schwankten zwischen Hoffnung und Angst. Schlafen konnte niemand, zumal der Sturm immer stärker tobte und beide Schiffe durch die unter dem Eis laufende hohe Dünung schwer krängten.

Inzwischen hatte die »Junge Welt«, ein Schwesterschiff der »Jungen Garde«, ihr Kommen angekündigt. Sie war in der Nähe mit zehn Zubringer-Trawlern unterwegs und wollte uns nun zu Hilfe eilen. Auch dieser Kapitän erfasste den Ernst der Lage, in dem die »Junge Garde« und wir uns befanden. Er ignorierte das

Risiko und fuhr, ebenfalls zum Äußersten entschlossen, in den Eisgürtel hinein. Es dauerte nur Minuten, da demolierte das Eis die Schraube. Nun waren wir drei Schiffe, die im Eis gefangen lagen.

Doch immer, wenn die Situation aussichtslos zu werden droht, naht Rettung von unerwarteter Seite.

Es war schließlich das Wetter, das ein Einsehen hatte. Gegen Nachmittag des nächsten Tages drehte der Wind auf Nordwest. Er nahm den Druck von uns, und wir trieben allmählich ins freie Wasser zurück. Nach sechsunddreißigstündigem Kampf gegen die Naturgewalten konnten wir langsam und vorsichtig anschleppen und die »Junge Garde« aus dem Packeisgürtel herausdrehen. Es ist schwer, meine Erleichterung angesichts des glimpflichen Ausgangs unseres Abenteuers in Worte zu fassen. Nach den Anstrengungen der letzten Tage waren wir nun beides: glücklich und erschöpft.

Da die »Junge Garde« manövrierunfähig war, wurde sie von zwei Zubringer-Trawlern nach St. John's (Kanada) geschleppt, während die »Junge Welt« die Heimreise antreten sollte. Ein Gespann brachte sie bis Skagen. Dorthin kam der Eisbrecher



Die »Elvira Eisenschneider« in Marystown

»Stephan Jantzen«, um sie auf den Haken zu nehmen und nach Hause zu bringen.

Die »Elvira Eisenschneider« hingegen wurde nach Marystown, Südneufundland, beordert. In diesem kleinen Hafen hatten die Einheimischen eine moderne Werft für ihre Fischdampfer gebaut, und diese Werft steuerten wir nun an. Sie tat in der Folge ihr Bestes, um unser Schiff notdürftig zusammenzuflicken. Die Reparatur gelang und wir konnten schon bald unseren Fangplatz wieder ansteuern und die Fischerei fortsetzen.

II. Der Brand

Nach beendeter Reise ergab eine Inspektion der »Elvira Eisenschneider«, dass durch die Eiseinwirkung zahlreiche Spanten im Wasserlinienbereich angeknickt oder verbogen waren. Sie benötigte ohne Zweifel eine Generalüberholung.

Als erstes DDR-Schiff sollte sie nach Szczecin in die Werft »Szczecinska Stocznia Remontowa«, also fuhren wir mit einer wenige Mann umfassenden Mindestbesatzung nach Polen. Aufgrund der Unterwasserschäden musste sie eingedockt werden. Auch nahmen die Ingenieure umfangreiche Stabilitätsberechnungen vor, denn sie waren sich nicht sicher, ob das Schiff überhaupt zusammenhielt, wenn man eine große Anzahl von Spanten und Stahlplatten auswechseln würde. Erst nach sorgfältiger Abwägung gingen sie das Risiko einer Reparatur ein.

Eines Abends saß unsere kleine Besatzung gemeinsam mit dem Werftdirektor, dem Bauleiter und weiteren wichtigen Persönlichkeiten zu Bordabsprachen in der Kapitänskammer. Der Werftdirektor, der sehr gut Deutsch sprach, wollte uns ein wenig aufheitern und sagte unvermittelt: »Polen ist das reichste Land der Welt.«

Er wartete darauf, dass wir nun fragten, warum er dieser Ansicht sei. Als wir ihm den Gefallen taten, antwortete er verschmitzt: »Ja, ja, alles klaut, und es ist immer noch etwas da.«

Wir lachten herzlich, doch wie sich bald herausstellte, war die Angelegenheit bitterernst. Angesichts der realsozialistischen Mangelwirtschaft stahlen einige Werftarbeiter von den Schiffen alles, was sich irgendwie zu Geld machen ließ. Und in Polen gab es so gut wie nichts, das sich nicht zu Geld machen ließ.

Sobald wir dies begriffen hatten (und wir begriffen es schnell) reagierten wir. Da wir mit unseren paar Mann nicht überall gleichzeitig sein konnten, schlossen wir alles, was nicht niet- und nagelfest war, ein. Wir verammelten sämtliche Räumlichkeiten, damit die Werftarbeiter nur keinen Zugang zu unserer Bordausrüstung bekämen. Sogar die Notausgänge verriegelten wir.

Die Reparatur selbst verlief dagegen äußerst zufriedenstellend. Unglaubliche fünfhundert Quadratmeter Stahlplatten und Spannten wurden erfolgreich ausgewechselt. Kein Wunder, dass die Ingenieure anfangs Bedenken geäußert hatten, doch nun konnten sie stolz auf ihre Leistung sein.

Nach zweimonatiger Wertzeit erhielten wir unsere Klassifizierung und den Fahrterlaubnisschein. Jetzt begaben wir uns auf Probefahrt:

Anfang Juli verließen wir Szczecin unter Lotsenberatung und nahmen Kurs auf die mittlere Ostsee, wo die erforderlichen Erprobungen durchgeführt werden sollten.

Da auch ein Ankermanöver vorgeschrieben war, gingen wir gegen 18 Uhr vor Göhren (der Ostspitze der Insel Rügen) vor Anker. Für die Badegäste des Ortes war dies eine besondere Attraktion, zumal herrliches Sommerwetter herrschte. Auch meine Familie – ich stamme aus Göhren – empfand die Gegenwart meines Schiffes als willkommene Abwechslung.

Spät abends wurden alle Papiere unterzeichnet und die erfolgreichen Erprobungen abgeschlossen.

Am nächsten Morgen dampften wir zurück nach Swinoujście, gaben das Erprobungskommando der Werft an einen Schlepper ab und setzten Kurs auf Rostock an. Da wir, wie gesagt, nur mit einer Mindestbesatzung fuhren, hatte ich als Erster Offizier die verlängerte 0 bis 6 Uhr- bzw. 12 bis 18 Uhr-Wache. Der Kapitän übernahm dann die 6 bis 12 Uhr- und die 18 bis 24 Uhr-Wache. Nachts ließ er das Schiff erneut vor Göhren ankern.

Etwa gegen 10 Uhr wurde ich durch Schiffsalarmssignale geweckt, die ich nicht deuten konnte. Das wilde Geklingel entsprach in keiner Weise den bekannten Signalen der Manövertabelle. So wusste ich nicht, was los war.

Als jedoch Rauchschwaden in meine Kammer drangen, ahnte ich das Unheil. Ich konnte den Kapitän buchstäblich vor mir sehen, wie er versuchte, im dichten Rauch den Klingelknopf zu finden und doch immer wieder den Brückenraum verlassen musste, um Luft zu schnappen. Nur so konnte ich mir seine konfuse Signale erklären. In aller Eile zog ich mir die Hosen an, getrieben von dem einen Gedanken: so schnell wie möglich die Kammer zu verlassen.



Kapitän Ulrich Prabh

Maritimes Glossar

Ablader = derjenige, der aufgrund des Frachtvertrages mit dem Reeder (Verfrachter) oder Schiffsmakler im eigenen Namen dem Verfrachter die Güter an das Schiff liefert

achtern = hinten

Ankerlieger = vor Anker liegendes Schiff

Ankerspill = Vorrichtung zum Herablassen und Aufhieven der Anker

anmustern = behördlicherseits in die Schiffspapiere eingetragen werden

auf den Haken nehmen = Schleppverbindung herstellen

ausflaggen = ein Schiff in einem anderen Staat registrieren lassen (z. B. wegen Steuervorteilen oder geringerer Betriebskosten)

Ausklarierung = behördliche Abfertigung vor dem Auslaufen

außenbords = außerhalb des Fahrzeugs

Back = Aufbau auf dem vordersten Teil des Schiffes

Backbord = links an Bord bzw. links außerhalb des Bootes oder Schiffes, von achtern nach vorn gesehen

Barge = Schute, flaches offenes Wasserfahrzeug

Barkasse = größeres Motorboot

Beaufort = Sir Francis, britischer Admiral und Hydrograph, entwickelte 1806 die nach ihm benannte Beaufort-Skala als Hilfsmittel zur Abschätzung der Windstärke nach beobachteten Wirkungen

Bestmann = erfahrener Seemann (Vollmatrose), der auf Küstenschiffen den Bootsmann vertritt

Bilge = Raum im untersten Teil des Bootes, in dem sich Wasser und Ölreste sammeln

»**Blanker Hans**« = Bezeichnung für die sturmgepeitschte Nordsee, wenn Sturmfluten die See aufwühlen. Ausruf: »Der ›Blanke Hans‹ kommt!«

Brecher = Woge mit überstürzendem Kamm, Sturzsee

Brücke = Kurzform für Kommandobrücke
Brückendeck = auf Großschiffen dasjenige Deck, das sich in gleicher Höhe der Brücke befindet und an sie anschließt
Brückennock = äußerstes seitliches Ende der Brücke
Bug = vorderes, meist spitz zulaufendes bzw. sich verjüngendes Ende eines Schiffes
bunkern = Übernahme von Treibstoff, Wasser und anderen Vorräten für die Reise
Dannebrog = Bezeichnung für die dänische Staatsflagge
Davit = stählerner Bootskrane für Anker oder Beiboote
Decca = im Zweiten Weltkrieg entwickelte Methode der elektronischen Standortbestimmung eines Schiffes, bestehend aus einer Mutterstation und drei Töchterstationen
DFO = Deutsche Fährgesellschaft Ostsee
DR = Deutsche Reichsbahn
Draggen = Wurfanker
DS = Dampfschiff
DSR = Deutsche Seereederei Rostock, am 1. Juli 1952 gegründete Staatsreederei der DDR, ehemals größte Universalreederei Europas
Dwarssee = See, die rechtwinklig auf das Schiff trifft
Festmachertonne = schwimmendes Gerät, welches das Ankern erspart. Ist die Strömung des Wassers stärker als der Wind, kann es vorkommen, dass das Schiff über die Tonne gedrückt wird. Die Festmachertonne wird überschwoit.
Fieren = kontrolliertes Nachgeben eines Taus
Fischgalgen = robustes Gestell zum Einhieven der Netzleine
Flaute = ganz schwache Luftbewegung oder Windstille
Flunken = »Arme« bzw. Schaufeln des Ankers
fluten = voll Wasser laufen lassen
FS = Fährschiff
Funkortung = Standortbestimmung durch Anpeilung von mindestens zwei bekannten Senderstandorten

- Galgen** = galgenförmiger, schwenkbarer → Davit für Ein- und Aussetzen von Booten und Stockankern
- Galeere** = ruderbares Kriegsschiff des Mittelalters
- Galeone** = spanisches Segelschiff des 17. Jahrhunderts
- gieren** = nach Steuerbord oder Backbord vom Kurs abkommen
- Glase** = Schlagen der Schiffsglocke zur Anzeige der Uhrzeit
- Heck** = hinterer Teil des Schiffes
- hieven** = hochziehen oder hochwinden
- IHS Warnemünde** = Ingenieurhochschule Warnemünde
- Kaventsmann** = Einzelne Welle von über 10 m, die plötzlich auftritt und zu schweren Verwüstungen oder zum Untergang eines Schiffes führen kann, abgeleitet von Konventsman (Mönch), den man sich dickleibig vorstellte
- Kennung** = Kenntlichmachung eines Leuchtfeuers durch verschiedene Lichterscheinungen (Unterbrechungen, Blitze, Farben)
- Kettenstopper** = ein Kettenende mit eingespleißtem Ende aus Webleinengut zum Abstoppen von Stahldrahtleinen
- Kiellinie fahren** = genaues Hintereinanderfahren mehrerer Schiffe
- Kimm** = seemännischer Ausdruck für Horizont. Auf See der natürliche Horizont, d. h. die sichtbare Linie, in der sich Himmel und Wasser treffen.
- Kimmgang** = Zone der stärksten Rundung am Schiffskörper
- Kleid** = Hülle zum Schutz von Kompass, Steuerrad usw.
- Kleine Fahrt** = im Gegensatz zur Überseefahrt (Große Fahrt) die Fahrt in küstennahen Gewässern, also z. B. die Nord-Ostsee-fahrt
- Klüse** = Öffnung in der festen Reling
- koppeln** = die gesegelten Kurse und Strecken (Distanzen) in der Seekarte aneinanderfügen; erreichter Punkt ist der »Schiffsort nach Kopplung«
- Krängung** = konstante seitliche Neigung des Schiffes

Kreiselkompassanlage = auf dem Kreiselprinzip beruhende elektrische Apparatur zur Ersetzung des Magnetkompasses

KüMo = Küstenmotorschiff

Kurs absetzen = in die Karte den zu steuernden Kurs eintragen

laschen = eine Lasching aufsetzen, d. h. eine Verstärkung durch Binden mit Tauwerk oder Drähten usw.

Lee, Leeseite = dem Wind abgewandte Seite

lenzen = leeren, leer machen (von lenz = leer)

Lenzpumpe = Pumpe, um eingedrungenes Wasser aus dem Raum zu pumpen

Linie = seemännisch für Äquator

Lotsenleiter = Seeleiter zum Anbordkommen des Lotsen

Lukensäule = aufgesetzter Lukenrand

Lukentrommel = patentierte Vorrichtung zum Öffnen und Schließen auf Massengutschiffen

Luv, Luvseite = dem Wind zugewandte Seite

Maschinenfahrstand = Leitstand für den Maschinenbetrieb

Meilenfahrt = Erprobungsfahrt längs der Küste zur Messung der Schiffsgeschwindigkeit

Mooringwinden = Winden, die selbsttätig den Zug auf den Festmacherdraht verstärken oder verringern

MS = Motorschiff

Nautik = Wissenschaft von der Schiffsführung

Packeis = auch Treibeis, Dripteis oder Eistreiben, massenhaftes Treiben von Eisschollen und -bergen im strömenden Wasser

Pall = Sperrklinke an einem Spill oder einer Winde, die eingelegt ein Zurückschlagen verhindert

peilen = 1. Richtung bestimmen; 2. Wasserstand des Schiffes feststellen

Pier = zungenartige Anlegestelle

Poller = Einfach- oder Doppelpfosten aus Eisen zum Festmachen von → Trossen

Radargerät Typ KSA = Kollisionsschutzanlage

Rasmus = nordischer Gott der Winde

Reling = Brustwehr, die um das Deck läuft

RO/RO-Schiff = Frachtschiff, bei dem die Ladung über Bug-, Seiten- oder Heckpforten bzw. -rampen direkt an und von Bord gerollt werden kann. Diese Schiffe (häufig Fähren) haben ein oder mehrere geschlossene Decks, die normalerweise nicht unterteilt sind und im Allgemeinen über die ganze Länge des Schiffes laufen.

RO/RO-LO/LO-Schiffe = Mehrzweckschiffe, die in der Regel für den Transport von Projektladung inklusive Schwergutladung eingesetzt werden können. Die Ladung kann sowohl über die Heckrampe an Bord gefahren als auch mit Hilfe des Schwerlastgeschirrs an Bord gehoben werden. Dieser Schiffstyp verfügt über große Laderäume und Trailerspuren.

Rot über Weiß = rote und weiße Sturmlaternen, norwegisches Sturmsignal bei Nacht

rw-Kurs = der Kurswinkel zwischen dem geographischen Norden und dem Sollkurs in der Seekarte

Schäkel = eiserner Schraubbügel zum Verbinden von Tauen oder Ketten

Schanzkleid = feste Bordwandverlängerung um ein freies Deck

Schlingerkiel = im Kimmgang angebrachte Längsversteifung des Schiffsrumpfes

Schott = wasserdichte Trennwand im Schiff

Selbststeueranlage = Steuerautomatik zum Ersetzen des Rudergängers

Sliphaken = Haken, der sich mit einem Griff lösen lässt

Spant = Querversteifung, mit einer Rippe vergleichbar, hält die Außenhaut des Schiffes

Spill = Winde zum Hieven von Tauen und Trossen

Stampfen = Schiffsbewegung um die horizontale Querachse

Steuerbord = rechts an Bord bzw. rechts außerhalb des Bootes oder Schiffes, von achtern nach vorn gesehen

Steven = der balkenartige aufrechte Endträger des Schiffes vorn und hinten

Stroppen = Anschlagmittel, Tauwerk mit beidseitigen Ösen bzw. Schlingen

Tauchergast = Matrose der Seestreitkräfte mit einer Sonderausbildung zum Bordtaucher

trimmen = in eine gewünschte Lage bringen

törnen = etwas drehen

Trosse = starkes Tau

Typhon = mit Druckluft betriebenes Schallsignalgerät

Verholen = Bewegen des Schiffes von einem Lade- oder Löschplatz zum anderen

VGL = Voraus ganz langsam

Vollschiff = Segelschiff mit mindestens drei Masten, an denen Rahsegel angebracht sind

Vorpiek = dreieckiger kleiner Raum ganz vorne im Schiff am Boden

wahrschauen = jemanden warnen