Dieser Tagebuchtext wurde im Schriftstil von Paul Acker übernommen!!!

1915 im Sturm auf der PASSAT

Der achte und neunte Juni brachte uns eine 7 Meilen Briese, es war raumer Wind und mit vollen Segeln ” ging es hinein in den Stillen Ozean. Mit dem 12. Juni verstärkte sich die Briese dermaßen, dass wir dachten für das gute Wetter am Kap auf Grad 40 Süd Entschädigung zu erhalten und so kam es.

Am 13. Juni wuchs mit Tag werden die Bühne zum Sturm aus Nordwesten, wie diese an der chilenischen Küste immer vorkommen in den Monaten Juli August und September. Man nennt sie „Norders „ sie sind sehr gefährlich und kommen rasend schnell auf.

Als der Sturm losbrach befanden wir uns auf 36 Grad südlicher Breite, 82 Grad westliche Länge und er kam mit aller Macht und fast ohne Verboten, die anderen Stürmen hauptsächlich an der Ostküste Südamerika: eigen sind. Um 10 Uhr vormittags, wir lagen auf Backbord Halsen, kamen die ersten Böen aus Südwest, wir dachten mit diesen sei alles vorüber aber wir sollten uns täuschen.

Wir brassten auf den ersten Knoten zurück und schossen die Bram- und Royal Fallen klar zum Laufen. Der Gedanke, Unterbram oder Marssegel wegzunehmen, ist dem Kapitän die ganze Reise nicht gekommen, sein Motto war Ja wie schon gesagt:"Biegen oder Brechen“ Ich war im Vortopp als es anfing zu heulen und zu brummen, schwere schwarze Wolken überzogen den Himmel und es wurde halb dunkel. Der Wachhabende Steuermann pfiff nach einem zweiten Rudermann. Der Alte war auch an Deck und stand zum Befehle geben auf dem Podest an der Steuerbordseite auf dem Hochdeck. Wir hörten auf zu arbeiten und waren immer klar zum Manöver. Das Minimum des Sturmes war nach 38 Stunden zu Ende. Wir konnten uns vorbereiten für eine stürmische Nacht. Um 12 Uhr war ich froh, dass unsere Wache zu Ende war, konnte man doch nun einmal wieder für einige Stunden die müden Glieder ausstrecken. Zu neuen Strapazen hatte man Ruhe nötig. Trotz alle dem spielte unsere kleine Orgel noch bis um ein Uhr nachmittags. Dann ging es aber rein in die Koje. An viel Schlafen war nicht zu denken, oben an Deck wurde fortwährend gebrasst und unsere „Passat“ arbeitete derart, dass man ganz und gar durchgeschüttelt wurde. Und trotzdem waren die paar Stunden Ruhe von großer Bedeutung.

Der nächste Tag, der 14 Juni brachte noch schlechteres Wetter. Wir mussten uns meistens auf dem schützenden Hochdeck aufhalten, und auch der Ausguck stand auf seinem Posten. Das Verdeck glich immerfort einem See.
In der Nacht vom 14. auf den 15. Juni erreichten wir das Minimum des Sturmes. Wild peitschten die Segel gegen das Schiff und mit 18 Meilen ging durch mit allem Tuch. Die Lee Pardunen und Wanten waren ganz locker, während die in Luv zum Brechen steif waren. Wir Versuchten aufzubrassen, was aber nicht gelang, auch nicht mit zehn Mann. Beim Loggen mussten zwei Mann die Loggrolle halten, so stark war die Spannung der Leine. Und das Kielwasser war eine schäumende Masse, wer nun über Bord ging war verloren.
Um 8 Uhr Abends brach der Fockhals an Steuerbord und mit kanonenschussartigen Schlägen peitschte das schwere Untersegel in der Luft, wir alle gaben es auf es riss und zerrte an der Rah, den ganzen Mast in

zitternde Bewegungen setzend. (Ein Untersegel kostet 1500 Mk) Aber wir konnten etwas Ruder geben und es bergen, kaum war dies geschehen, als die Schootenkette der Großbram brach, aber durch ein geschicktes Manöver konnten wir größeren Schaden verhüten. Um 9 Uhr brassten wir auf Steuerbord wir waren mit beiden Wachen an Deck, um 9.50 Uhr kamen wir in die Koje.
Als wir um 12 Uhr an Deck kamen, war die Backbordreling unter Wasser und das Schiff legte nach beiden Seiten stark über, manchmal 58 Grad nach Leeseite, die Rudermänner waren angebunden. Ein drittel der Leefock war in Salzwasser getränkt. Schwere Brecher kamen von Luv über und schlugen klatschend gegen das Kombüsenschott und im Hochgehen schlugen sie bis zur Hälfte des Großsegels. Es schien, als seien alle Teufel losgelassen.
Ich hatte den ersten Rudertörn und 2 Hilfsleute.
Um 1 Uhr kam der Kapitän an Deck und als ich ein wenig vom Kurs lag, machte er einen Höllenlärm. Ich musste aber ab und zu ein wenig vom Kurs abweichen, denn hätte ich die Wellenberge von der Seite über genommen und nicht zu durchschneiden gesucht, wäre es dem Ausguck, den der Kapitän inzwischen wieder auf die Back geschickt hatte schlecht gegangen. Ich wollte mich entschuldigen, aber er wollte davon nichts wissen. Ich steuerte nun, wie er es wollte doch blieb ich immer in einer Lage, die die meiste Sicherheit für den Ausguck bot.

Der dumme Alte war sternhagelbesoffen, ich merkte es an seinem Gang und an dem Geruch der ihm aus dem_Hals kam, als er mich vorher angeschnauzt hatte. Bei schlechtem Wetter war er überhaupt immer besoffen, es tun dies viele Kapitäne, es ist eine Schande wahrhaft!
Er ging wieder auf seinen alten Standpunkt und nun wollte ich mich rächen, ohne dass er es merkte, und ohne ihn zu verletzen, nur ein bisschen nass sollte er werden.
Ich sah, dass er sich herumdrehte und nach den Segeln sah. Da, hinten schimmerte der weiße Kamm einer Sturzsee durch das Dunkel der Nacht. Davon sollte er ein wenig schlucken. Ich gab etwas Lee Ruder und mit seiner vollen Wucht knallte der Brecher an die Bordwand, an dieser hinauf und sauste dann übers Hochdeck, den Alten ganz nass machend und das durch das Abweichen des Ruders verursachte starke Überholen der „Passat“ raubte ihm seinen halt und wie ein Flitzbogen sauste er von seinem Podest, die Beine in der Luft und die Funken stoben aus seiner Pfeife hoch in die Luft und er unter die Mittschiffsreling, ich gab schnell Luv Ruder und als er mühsam unter der Nagelbank hervorkroch hatte ich meinen Kompass wieder auf Hart Kurs.

Er hinkte halbwegs und rieb seine Glieder, lenkte seine Schritte nach dem Kompass schielte hinein,“Kurs“steht an, sagte ich halb schadenfroh und er verschwand, ich glaube ins Nest. Das Schnippchen war geglückt. Ich konnte als er fort war, nicht anders, als laut lachen. Die anderen waren auch hocherfreut über uns unfreiwillige Bad des „Alten“.
Um 1.50 Uhr nahm das Schiff einen gewaltigen Anlauf gegen einen Wellenberg, das Vorschiff tauchte förmlich in diesen hinein und das Verdeck glich einem See. Die übergenommene See fegte brausend längs Vordeck, gegen das Hochdeck, über dasselbe, so dass ich am Ruder noch ziemlich nass wurde. Die „Passat“ zitterte und hebt unter diesem Schlag, ich dachte sofort an den Ausguck denn der war auf der Back und musste sicher über Bord oder sonst wo hin geschwemmt sein. Ich konnte ihn nachdem sich das Wasser verlaufen hätte nicht mehr sehen. Ich glaubte ihn gesehen zu haben, als ich den Brecher

ankommen sah, er hielt sich mit allen Kräften an der Nagelbank fest, aber ich wusste, dass er sich dort gegen die schwere See sicher nicht halten konnte. Um 2 Uhr, es war fünf Minuten später, wurde ich abgelöst und nachdem ich den Kurs übergeben hatte, eilte ich sofort, der Gefahr eines neuen Brechers trotzend auf die Back und von da aufs Vordeck, wo ich Sepp meinen Landsmann aus der Pfalz zu meiner größten Freude fand, als er gerade unter der Nagelbank hervorkroch. Er war auf wunderbare Weise vor dem ertrinken gerettet worden. Der Brecher entriss ihm seinen Halt an der Nagelbank und drückte ihn an die Hinterkante der Back, von da ein Stück weiter nach Steuerbord am Geländer, als er plötzlich durch das Loch, welches in dem Geländer eingelassen ist zum An und Abstellen des Tanks, auf die Vorluke und von da auf das Deck gedrückt wurde, wäre das Loch nicht dagewesen, so wäre er längs dem Geländer gerutscht und auf Steuerbordseite über Bord gegangen. Eine Rettung wäre unter keinen Umständen möglich gewesen.
Der Brecher hatte unsere Logisttür eingeschlagen und alles_stand unter Wasser, Seestiefel, Schuhe, Bürsten und vieles mehr schwammen mit jeder Bewegung des Schiffes von Back-nach Steuerbord und wir hatten zwei volle Stunden Arbeit es herauszubekommen um das Logis zu trocknen.
Jede Minute kamen Brecher über Deck, mehr oder minder schwer, es war eine schreckliche Nacht.
Während dieser Tage war das Kochen in der Kombüse unmöglich, denn wir rollten und stampften auf der See wie eine Waschbalje und auf dem Ofen blieb nichts stehen, nicht einmal wenn Stageisen angebracht waren.
Es kamen Minuten, wo man dachte die Masten würden bald brechen, denn in Luv war alles steif zum Brechen, ich meine die Stage und Pardune und in Lee so lose, dass sie viel hin und her schlugen. Um 3 Uhr wurde ich auf das Gross-Ober-Bramsegel geschickt um Gordings zu überholen, ich hatte Ölzeug an als ich mich über die Rahe legte, um dies zu tun blies mich der Wind beinahe nach vorne über, meine Öljacke blähte sich auf wie ein_Ballon, aber alles ging gut. Um 4 Uhr war Wachwechsel und wir gingen gleich zur Koje, jeder hatte genug von den vorhergegangenen 4 Stunden.
Als um 7.30 Uhr ein Glas zum wecken rief, wunderten wir uns alle über die ruhigen Bewegungen, die unser Schiff machte, wir dachten es wäre beigedreht worden. Aber als ich an Deck kam war das schönste Wetter und hell lachte die chilenische Sonne zwischen den davon ziehenden Wolken in einer weiteren Stunde hatten wir das schönste Wetter und mit einer 6 Meilen Briese ging es Nordwärts, dem Ziele entgegen. Das Wetter war schön und klar und die reinste Frühlingsluft überzog den Atlantik.

An Bord der dtsch. Viermastbark „Passat"
zur Erinnerung an die langweilige
Liegezeit in Iquique (Chile) während
des Weltkrieges 12. 8. 1914 bis ....
„Leichtmatrosen"