# Mein Kapitän

Hamburg im Jahre 1981 – tiefste Breschnew-Zeit.
Der sowjetische Windjammer KRUZENSHTERN liegt an der Überseebrücke. Das ist eine Sensation. Menschenauflauf auf dem Ponton. Das Schiff kann sogar besichtigt werden, aber nur in Gruppen zu fünfzehn Personen unter der strikten Führung eines Kadetten. Rollschuhexkursion. Von Station zu Station. Unser Führer haspelt dort einen auswendig gelernten englischen Sermon herunter. Da bleibt keine Zeit zum Verweilen oder Nachfragen. Endstation ist das Versaufloch auf dem Vorschiff. Da taucht ein „hohes Tier“ auf. Tellermütze und ordensbespickte Brust. Von ihm ergattere ich ein Autogramm auf meinem Bildband, dessen Titel die KRUZENSHTERN ziert.
Wieder an Land betrachte ich ausgiebig das gewaltige Rigg. Mir fällt eine kleine Gruppe älterer Herren auf, mit blauen Schippermützen auf dem Kopf. Und vorne drauf prangt das Emblem mit dem Albatros. Es ist nicht schwer zu erraten, worüber sie sich unterhalten: „Also die PADUA ist das nicht mehr! Aber immerhin ein seegehendes Segelschiff“. „Wollen Sie uns etwas andrehen?“ „Nein nein“ erwidere ich. „Ich möchte nur einmal Kap Horniers fotografieren“. Ihre Gesichter hellen sich auf und sie stellen sich in Positur. Was für Kerle! Einer davon hat ein Schnurrbärtchen und besitzt einen stattlichen Oberkörper. Kapitän Erich Schiele, erfahre ich später. Junge, Junge! hat der Hände! Und mit diesen Pranken malt er Aquarelle und Ölbilder. Thema: Segelschiffe.
Was für eine Frage!
Dieses und vieles mehr aus seinem Leben erfahre ich im Laufe der Zeit bei Tee und Kuchen in seiner Barmbeker Wohnung. Seine große Liebe gilt dem Kraftsport. Milde lächelnd zerdrückt er mir jedes mal zur Begrüßung die Hand. Beim Abschied bin ich gewarnt. Doch trotz aller Anstrengung - keine Schangs. Das ist auch kein Wunder. Zu seinen diversen Sportgeräten gehört eine dicke Stahlspirale. Er biegt sie spielend wohl ein dutzend Mal zum „O“, ich bekomme höchstens ein „U“ zustande.
Von einem anderen Kap Horner (man kennt sich unter den Kap Hornern) erfahre ich: „so schmächtig der Erich auch war, boxen konnte er. Der ließ sich nichts gefallen. Vor dem hatten sogar die Matrosen Respekt. Und das will was heißen“. Krafttraining gab es seinerzeit mehr als genug. So mussten beispielsweise täglich sechs große Eimer Trinkwasser aus dem Tieftank für den Koch hinaufgeschleppt werden. „Sehr angenehm“ muss das bei schlechtem Wetter gewesen sein. Außerdem war es nicht gerade Appetit fördernd, diese braune Brühe, genannt Trinkwasser, zu allen Speisen und Getränken verarbeitet zu wissen. Und seekrank war der Erich. Zum Überbordspringen. Die Hände mussten besonders viel leiden. Sogenannte Fleischhaken, das sind einzelne gebrochene Seelen aus einer Stahltrosse die aus der Oberfläche herausragen, schlitzen die schutzlosen Handflächen auf. Die Marter war noch nicht zu Ende, denn der Kapitän nahm kurzerhand Nadel und Faden und nähte die Wunde wieder zu. Ohne Narkose.
Viele Nachmittage sollen kommen an denen uns die putzmuntere Kapitänsfrau, ein echtes Hamburger Mädel, beköstigt und auch regen Anteil am Gespräch nimmt. Dann kommt auch der Moment, da ich ihm von meiner eigenen Segelreise erzählen kann. Kopfschüttelnd meint Erich: „Kinderkram!“. Kinderkram? Na so was! denke ich. Und nun bekomme ich aus erster Hand „Seefahrt Anno 1928 pur“ aus dem großen Erinnerungsschatz. Richtig wütend wird er. „Das war was für einen, der Vadder und Mudder totgeschlagen hat. Zum Gotterbarmen.“

Das sind Schilderungen, bei denen sich der Zuhörer manchmal ein Lächeln kaum verkneifen kann. Für den Betroffenen aber war das alles andere als lustig. Dann war da noch die Story auf der PRIWALL und dem jähzornigen Kapitän. Als bei plötzlich auftretendem Wind die Unterbram aus den Lieken fliegt, ehe die Jungs oben sind, greift sich der Kapitän eine Handspake und schlägt auf die Füße der nieder enternden Jungs.
Ein anderes Mal steht Erich am Ruder. Allein. Der Kapitän befindet sich auf der Back. Weiß Gott, was er da zu suchen hat. Die Wetterlage lässt nichts Böses ahnen. Ruhig liegt das Schiff am Wind. Doch plötzlich bäumt es sich auf um dann tief in einen Wellenberg einzutauchen. Der Kapitän steht bis zu den Hüften im Wasser. Wohin mit seiner Wut? Der Rudergänger! Der Rudergänger hat nicht aufgepasst! Und so sieht unser Erich einen wutschnaubenden Kapitän auf sich zukommen. Das Grinsen vergeht ihm schnell, als der Kapitän sich anschickt, mit seinem Latschen auf ihn einzudreschen. In seiner Not lässt Erich Ruder Ruder sein und flüchtet. Es beginnt eine Hatz um den Ruderstand herum. − Er hat es überlebt.
Aber jener sonst so berühmte Laeisz-Kapitän hat auch noch andere zweifelhafte Eigenschaften, fährt Erich fort. So war es nicht unüblich, Lebensproviant mitzunehmen. Vorzugsweise Federvieh. Schon der Eier wegen. Aber auch Schweine, für die an Deck extra ein Verschlag gebaut werden musste. Die drei Schweine aber, die diesmal mit um Kap Horn segeln sollen, sind nicht für die Mannschaft bestimmt. Sie werden auf stattliches Gewicht gebracht. Dafür kürzt man einfach die Rationen der Mannschaft. In Chile getauscht gegen sechs Jungschweine vollzieht sich das Gleiche auf der Rückfahrt.
Ein hungriger Seemann lässt sich etwas einfallen, wenn ihm seine Mahlzeiten vor der Nase herumlaufen. Schnell ist die Luke zum Kabelgatt geöffnet und das arme Tier hinabgeworfen. „Ist da rein gerutscht − Lebt noch? Tatsächlich!“ „Zimmermann, mach‘ Beinschienen!“, fordert der Kapitän. Diese werden immer wieder entfernt und die Beine erneut gebrochen. Das Tier muss letztlich doch getötet werden. Der Zimmermann haut erst einmal daneben, ins Deck. Der Kapitän rauft sich die Haare. So bekommt die Mannschaft wenigstens etwas Bauchfleisch. Die guten Stücke lässt er einpökeln − für zuhause.
Eine Hand fürs Schiff, eine Hand fürs Leben. Gerne wird dieser Spruch von Leuten zitiert, die noch nie eine Royal im Sturm geborgen haben. Zum Segelbergen braucht man nämlich alle Hände, die man hat. Die Vorstellung, aus dem Mast zu stürzen, lässt wohl jeden erschaudern.
Nicht Sorglosigkeit oder Unaufmerksamkeit war die häufigste Ursache eines Absturzes aus dem Rigg. Abgesehen von brüchigen Fußpferden oder Webleinen war Erschöpfung der oftmals Halbwüchsigen ein immer wiederkehrender Grund. Mangelhafte Ernährung, Kälte, Übermüdung nach stundenlangem Kampf mit dem Sturm und dem Segel haben viele Opfer gefordert. Heutzutage geht niemand mehr ins Rigg ohne Sicherheitsgurt. Die gab es damals nicht. Doch trug der Seemann schon einmal heimlich einen Tampen um den Bauch unter dem Regenzeug. Während eines Festmachens des Segels ist es geschehen, so erzählt Erich, dass einer seiner Kameraden nicht mehr fähig ist, das brettharte, wild um sich schlagende Segel zu bändigen. Der Lebenswille ist dahin und er ruft noch: „Ich lass‘ mich jetzt fallen!“
Noch ehe unser Erzähler zu ihm hin entern kann, ist es geschehen. Romantisch, nicht wahr?
Eine Überraschung ganz anderer Art wartet auf unseren Käpp‘n, als er auftragsgemäß zur Royal aufentert. Sitzt doch da oben ein Seeadler auf der

Rah. An Wegscheuchen gar nicht zu denken. Das Durchholen der Gordings muss wohl verschoben werden.
In den Zwanziger und Dreißiger Jahren ist die Segelschifffahrt ein Anachronismus. Für billigste Tarife müssen die Windjammer fahren, um überhaupt Ladung zu bekommen. Da werden hunderte Seemeilen in Ballast gesegelt, um eine Ladung um die halbe Welt zu transportieren. Warum sich diesen Strapazen aussetzen, wenn man auf einem Dampfer geregelte Freizeit und viel besseres Essen und Heuer bekommt. „Soll doch der Herr Laeisz und die anderen Schiffsreeder ihr Soltfleesch selber opmuffelnl“ sagt sich so mancher Seemann.
Und wie bekomme ich als Reedereibesitzer doch noch Leute auf meine Segelschiffe? Schanghaien ist eine Möglichkeit. Die andere, auf Burschen zu hoffen, die das Abenteuer suchen. Und drittens sorge ich dafür, dass es Vorschrift wird, dass derjenige, der Kapitän werden will, achtzehn Monate auf einem Segelschiff anheuern muss. Und deren gab es viele. Zuzahlen musste er, besser gesagt sein Vater, dann auch noch.
„Spazieren fahren ist das heute“ grummelt Erich. „Ihr mit euren Smeukewern und hunderfünfzig Leuten auf dem Schiff. Als unsere PRIWALL eine Winsch mit Glühkopfmotor erhalten hatte, wollten wir auch mal ohne die Zerrerei Segel heißen, aber niemand hatte an den Kraftstoff gedacht.
Wir waren um die vierzig Leute. Und wenn wir uns endlich um die Hoorn gequält hatten, ging die Plackerei erst richtig los. Ganz schlimm war eine Kohleladung. Korb für Korb musste geschleppt werden. Achtzehn Stunden lang. Und immer war einer da, der uns antrieb.
Ladung fahren! Das ist es, was den Seemann ausmacht. Das Segeln selber war fast Nebensache. Wir waren so müde, dass wir auch auf der Ankerkette geschlafen hätten.
Und war der Kasten voll, ging‘s retour um die Hoorn. Einmal, in Höhe Gibraltar, hatten wir buchstäblich nichts mehr zu essen. Gott sei Dank trafen wir auf Fischer, bei denen wir unsere bescheidenen Habseligkeiten gegen Fisch eintauschten.
Hier muss mein Käpp‘n erst mal Pause machen. Hat sich richtig in Rage geredet. Da kommt die Hausfrau herein, Tee und Kuchen auf dem Tablett und lächelt mitleidig: „Ach Herzi, nun nimm‘ ihm doch nicht die ganze Freude!“
„Ist doch wahr“ raunzt er.

Kapitän
Erich Schiele †