

DAS LOGBUCH

MARITIME TRADITION VEGESACK NAUTILUS E.V.

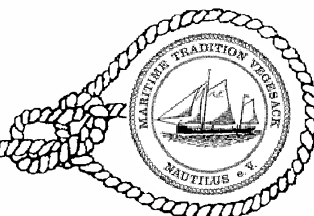


Willst Du mit ?

Sommerferien auf einem Heringslogger

erzählt von Heinrich Ohrens

SONDERHEFT MAI 2007





Heinrich Ohrens wurde 1946 in Re-
kum geboren, wo er auch bis zu sei-
nem 12. Lebensjahr gewohnt hat.
Danach zog die Familie nach Blu-
menthal.

Nach der Schulzeit machte er eine

Ausbildung als Schaufenstergestalter
in Blumenthal und arbeitete nach der
Bundeswehrzeit als Raumausstatter.
Nach einer weiteren Lehre wurde er
Feinmechaniker. Zur Seefahrt hat er
vor der beschriebenen Reise nie
Kontakt gehabt, und er ist auch da-
nach nie wieder zur See gefahren.

Herr Ohrens beschäftigt sich mit
dem Schiffsmodellbau. Sein Wunsch,
vielleicht einmal den Logger BV 53
MEISE nachzubauen, brachte ihn zur
Signalstation und damit in Kontakt
zu unserem Verein. Auf Anregung
von unserem Vereinsmitglied Tham
Körner hat er dann diesen Bericht für
uns aufgeschrieben.

Sonderausgabe des LOGBUCH

Herausgeber: Maritime Tradition Vegesack Nautilus e.V., Postfach 75 06 15,
28726 Bremen, Telefon 0421-9586786, www.mtv-nautilus.de .

Text: Heinrich Ohrens, 2006

Layout: Anke B. Krohne (abk-design)

Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung
des Herausgebers.

Die Fotos und Abbildungen in diesem Heft zeigen die BV 53 MEISE
(ausgenommen Seite 22) und das Leben an Bord, stehen aber weder zeitlich
noch inhaltlich im Zusammenhang mit diesem Bericht und sind zum größten
Teil lange vor der geschilderten Fahrt entstanden. Für die Überlassung von
Fotos bedanken wir uns bei Heinrich Bierwirth, Fritz Degenhardt, Clemens
Heil, Jens Rösemann, Horst Werner und dem Heimatmuseum Schloß Schö-
nebeck. Für die angebotene Mithilfe bei der Suche nach Illustrationen danken
wir Hans Köhler, Hans-Helmut Lühr, G. Klippert und Hermann Kluge.

Titelfoto: Heringslogger MEISE, Ölbild, Original im Heimatmuseum Schloß
Schönebeck

Druckerei Hans Krohn, Kap-Horn-Straße 2a, 28237 Bremen
Auflage 400 Exemplare

Je mehr ich darüber nachdenke, umso mehr habe ich das Gefühl, es ist gestern erst passiert. Es ist noch so lebendig in mir, dass es mir nicht schwer fällt, diese Geschichte, obwohl es ja gar keine Geschichte ist, sie ja tatsächlich so passiert, auch noch nach so vielen Jahren aus der Sicht eines vierzehnjährigen Jungen zu erzählen. Wir waren ein Jahr zuvor, 1959, von der tiefsten Provinz Reikum in die „Großstadt“ Blumenthal gezogen. Für mich war das wie ein Umzug in eine andere Welt. Ich lernte in ganz kurzer Zeit Dinge kennen, von denen man in Reikum noch gar keine Ahnung hatte.

Es war der Sommer 1960, Sommerferien, erster Tag. Mehr oder weniger gelangweilt stand ich mit meinem Freund am Lüssumer Ring auf der Strasse, als meine Mutter mich rief, ich möchte doch mal nach oben kommen. Ich sagte meinem Freund schnell noch tschüss und ging nach oben, und damit begann ein Abenteuer, das ich heute, nach 46 Jahren, einmal erzählen möchte und somit alles noch einmal erleben werde.

Am Kaffeetisch sass ausser meiner Familie noch ein Ehepaar. Die Frau hatten wir erst kurz zuvor durch meine

Schwester kennen gelernt. Meine Schwester passte nach ihrer Schule auf die kleine Tochter der Familie auf. Den Mann kannten wir noch nicht, warum, das wurde mir nach dem ersten Satz meiner Mutter ganz schnell klar. Sie sagte zu mir, Herr ... möchte dich mitnehmen, auf seinem Schiff, für eine Reise. Was hältst du davon? Am liebsten wäre ich wieder nach unten gegangen. Ich konnte mir nicht vorstellen, dass man mich das gefragt hat. Mich, einen Schuljungen so etwas fragen, unwahrscheinlich. Aber die Frage war gestellt. Alle am Tisch Sitzenden sahen mich an, was kommt jetzt für eine Antwort. Ich wusste sie selber nicht. Dass es möglich ist, gleichzeitig, mindestens zehn Gedanken auf einmal zu denken, hab ich in diesem Moment erfahren. Ich kannte den Mann doch gar nicht, was für ein Schiff, was für



eine Reise, wie lange dauert die, waren meine Ferien lang genug, wann geht es los, und vor allen Dingen wohin.

Ich habe mich erst mal hingesezt und gar nichts gesagt, sondern den Mann erzählen lassen. Viel hab ich von dem, was er sagte, nicht mitbekommen. Es ging in meinem Kopf zu wie auf dem Jahrmarkt. Nur soviel hab ich verstanden: Übermorgen geht es wieder los, die Fahrt kann bis zu sechs Wochen dauern, er ist Koch von Beruf und das Schiff ist ein Heringslogger der Vegesacker Fischereigesellschaft.

Im Unterbewusstsein fing ich an, Pluspunkte zu sammeln: Sommerferien dauern sechs Wochen, Fisch mochte ich auch, unsympathisch war der Mann mir jedenfalls nicht, er lachte viel, aber für eine Antwort reichte das noch nicht. Wir einigten uns, dass wir uns am nächsten Tag treffen und er mir das Schiff erst einmal zeigen wollte. Unten auf der Strasse erzählte ich meinem Freund sofort, was da eben passiert ist. Er zeigte mir nur einen Vogel, weil er das nicht glauben konnte. und zog beleidigt davon, weil ich ihn die ganzen Ferien über alleine lassen wollte. Jetzt war niemand mehr da, der für mich eine Entscheidung treffen konnte.





Am nächsten Morgen, es war gegen zehn Uhr, habe ich mich dann mit dem Mann getroffen. Er wollte mir ja das Schiff zeigen. Der erste Weg ging allerdings in einen Imbiss, in der Kreinsloger Strasse. Ich war zuvor noch nie in einem Imbiss gewesen, dort bestellte der Mann zwei Biere und sagte zu mir, dass ich ihn in Zukunft mit seinem Vornamen ansprechen sollte. Aus der Musikbox kam das Lied von Freddy „Junge komm bald wieder“, und das Bier schmeckte grausam. Auf einmal war da was, es war ein ganz seltsames Gefühl, war ich jetzt erwachsen? Ich werde diesen Moment nie in meinem Leben vergessen können.

Als wir auf dem Gelände der Vegesacker Fischereigesellschaft angekommen waren und in Richtung Kai gin-

gen, wurden meine Schritte immer langsamer. Mir wurde auf einmal bewusst, dass es nun langsam ernst wurde. Das Braune, mit dem Mast vorne dran, was da über der Kaimauer zu sehen war, war also ein Schiff, ein Heringslogger.

Wenn mein Sohn damals, in dem Alter wie ich es zu der Zeit war, mit dem Anliegen zu mir gekommen wäre, mit so einem Schiff, oder was auch immer das sein mochte, mitzufahren, ich hätte ihn eher angekettet und eingesperrt, aber die Decksplanken hätte er nicht betreten.

Karl, so nenn ich ihn ab jetzt, ging an Bord des ersten Loggers (ich musste an Land warten) und stellte sich beim Kapitän vor, mit der Frage, ob ein Koch gebraucht wird. Welch eine

Frage, natürlich, und zwar sofort. Karl sagte dann zum Kapitän, dass da aber ein Verwandter aus dem Rheinland wäre, der mal mitfahren möchte. Der Kapitän lehnte das sofort ab und sagte er könne die Verantwortung nicht übernehmen. Karl sagte, dass da noch andere Logger lägen, auch ohne Koch, worauf die beiden, unter der Bedingung, das ich, solange das Schiff noch im Hafen liegt, mich unter Deck aufhalten müsste, sich ganz schnell einigten. Und so wurde ein Schuljunge aus Blumenthal zu einem Verwandten aus dem Rheinland, von jemanden, den er zwei Tage vorher noch gar nicht kannte.

Als ich am Nachmittag wieder zu Hause war, sagte ich zu meiner Mutter, morgen Mittag geht es los, wir müssen ganz schnell die Koffer packen, Karl hat gesagt nur das älteste

Zeug einpacken. Als meine Mutter die Sachen zusammensuchte und anschliessend in einen alten Koffer packte, packte sie genauso viele Tränen mit ein. Aber das habe ich alles gar nicht so richtig wahrgenommen, ich war auf einmal ganz woanders. Da gab es nämlich noch Zahnschmerzen. Sollten diese Zahnschmerzen mir das Abenteuer zu nichte machen? Es war ein plombierter Backenzahn, der mir zu schaffen machte. Einen Zahnarzttermin würde ich in so kurzer Zeit sowieso nicht mehr bekommen. Also ging ich in die Küche und holte mir eine Gabel und fing im Badezimmer vor dem Spiegel mit weit aufgerissenem Mund an, an der Plombe zu pulen. Ich weiss nicht warum, aber vielleicht war die sowieso nicht mehr so fest, jedenfalls war sie ziemlich schnell draussen und die Zahnschmerzen erst einmal weg.





Das Abenteuer konnte also beginnen.

Und es begann. Am nächsten Tag gegen Mittag war ich auf dem Schiff. Karl zeigte mir, wo ich schlafen sollte. Es war achtern unter Deck mit dem Steuermann, dem Maschinisten, seinem Assistenten und dem Koch zusammen. Ich hatte eine Querkoje, die, wie ich glaube, direkt über der Schraube lag. Karl sagte mir auch, dass er es mir streng verbieten würde, vorne im Bug die Unterkunft zu betreten. Er sagte das mit solch einem Nachdruck, dass ich mich, bis auf ein einziges Mal, danach gerichtet habe. Ich hatte gerade meine Sachen ein bisschen eingeräumt, da kam der Proviant und ich musste mit-helfen, ihn zu verstauen. Ich durfte ja

sowieso nicht an Deck und durch die Arbeit merkte ich gar nicht, wie schnell die Zeit verging.

Jedenfalls wurde es draussen schon langsam dunkel. Wir sollten so gegen 17 Uhr auslaufen, als ich Karl fragte warum wir immer noch an der Pier liegen, antwortete er, dass die Besatzung noch nicht voll-zählig sei. Nach meinem Gefühl war es mittlerweile schon so dunkel geworden, dass ich mich an Deck traute, um zu sehen was da eigentlich so alles passiert. Einige Gestalten, welch wohl irgendwo mächtig Abschied gefeiert hatten, torkelten und polterten noch an Bord und verkrochen sich vorne in der Mann-schaftsunterkunft. Jetzt wusste ich auch, warum ich da nicht hin sollte!

Dann, auf einmal hektik, Besatzungsmitglieder liefen herum, lautes Rufen, auf einmal lief die Maschine schneller, sie lief schon eine ganze Zeit, aber das hatte ich in meiner Aufregung gar nicht mitbekommen, Leinen wurden gelöst und an Bord geworfen. Ich stand an der Reling und sah zu, wie der Abstand zwischen Bordwand und Kaimauer immer grösser wurde. Die Reise begann, allerdings nur bis Meyer Farge, dann war Ruhe im Schiff, zumindest was die Maschine betraf. Ansonsten herrschte auf einmal überall hektik, es wurde viel hin und her gerannt. Auf meine Frage, was los sei, bekam ich die Antwort, die Kühlwasserpumpe sei kaputt gegangen. Da gerade Ebbstrom war, trieben wir langsam westerabwärts. Ein- oder zweimal musste die Maschine angebracht werden, um den Kurs zu korrigieren. In Brake legte das Schiff an. Am Kai warteten schon Monteure aus Vegesack mit einer neuen Pumpe, die dann in der Nacht eingebaut wurde. Da der Tag sehr aufregend und es auch schon zwei Uhr nachts war, wollte ich nur noch in meine Koje, um zum ersten Mal in meinem Leben auf einem richtigen Strohsack zu schlafen. Da die Maschine nicht lief, und

sich dadurch auch nicht die Schraube drehen konnte, war es verhältnismässig ruhig so das ich einigermassen schlafen konnte.

Am nächsten Morgen, es war so gegen 9 Uhr, ging die Reise nun aber



wirklich los. Dachte ich. In Bremerhaven, in Höhe der Tiergrotten, war schon wieder Schluss. Sturmwarnung, so hat man mir jedenfalls erzählt, auf der Nordsee waren auf Grund des Sturmes so hohe Wellen, dass wir nicht weiterfahren durften. Drei Tage lagen wir vor Anker. Ich habe mich darüber gewundert, dass das Schiff immer in eine andere Richtung zeigte, bis ich dahinter kam, dass die Strömung uns immer im Kreis um die Ankerkette trieb.

Ich hatte in diesen Tagen auch die Zeit, mir das Schiff genauer anzusehen. Am meisten hat mich natürlich

die Brücke und der Maschinenraum interessiert. Langsam lernte ich auch den Rhythmus des Bordlebens kennen. Obwohl wir nicht fuhren, wurde auf der Brücke Wache geschoben. Es herrschte aber trotzdem rege Tätigkeit, weil, wie man mir erzählte, der Kapitän die Zeit nutzte und die nautischen Geräte überprüfen liess. Es fuhr immer ein kleineres Schiff im unterschiedlichen Abstand um uns herum, ein Peilschiff sagte man mir, auf der Brücke war immer im lauten Ton von roten und grünen Tönen die Rede. Gewundert hat mich das schon, seit wann haben Töne eine Farbe, aber die ganzen Eindrücke der vergangenen Tage liessen mich da nicht weiter drüber nachdenken. Einige Besatzungsmitglieder haben untereinander herumgeulkt und gesagt, mit dem Kompass wären wir zwar raus gekommen, aber bestimmt nicht wieder nach Hause zurück. Ich

habe in dieser, für mich so fremden Welt, erst einmal alles geglaubt. Mit Sicherheit haben die das gemerkt, und deswegen noch mehr aufgetragen.

Sonntagmorgen. Rennen, rufen, Maschine an, Schraubendröhnen unter meiner Kojе, was ist jetzt schon wieder passiert. Nichts, wir laufen nur aus. Aus der Kojе, in die Klamotten, dicker Parka an und an Deck, das war eins. Es ging los, aber wieso, heute war doch Sonntag. Die arbeiten ja auch sonntags, wieder eine neue Erfahrung. Der Sturm mochte sich vielleicht etwas gelegt haben, aber die Nordsee, oder besser gesagt die Wesermündung, hatte sich noch lange nicht beruhigt. Ich fand es aber trotzdem toll, wie das Schiff am schaukeln war, und so bin ich ganz nach vorne zum Bug gegangen und habe senkrecht nach unten gesehen



und fasziniert beobachtet, wie tief das Schiff jedes Mal eintauchte. Auf den Gedanken, das es auch einmal zu tief eintauchen könnte, bin ich bis zu dem Moment, als selbst meine Unterhose nass wurde, nicht gekommen. Ich habe noch kurz den Leuchtturm Roter Sand gesehen, um dann aber schnell nach hinten zu laufen. Ich habe es ganz eisern vermieden, nach oben zu Brücke zu sehen, von da wurde ich nämlich im gleichen Moment unter grossem Gelächter zurückgerufen. Das hätten die auch eher machen können. Als ich hinten unter Deck war und mich umgezogen hatte, und mein Zeug, in einen kleinen, aber sehr warmen Raum, oben an Deck gehängt hatte (durch diesen Raum laufen die Auspuffrohre der Maschine) wurde mir auf einmal ganz schlecht. Gut, dass ich gerade an Deck war und die Reling in der Nähe. Ich möchte so etwas wie die nächsten drei Tage und Nächte nie wieder erleben. Ich will mich da auch gar nicht mehr daran erinnern, geschweige das erzählen, bzw. aufschreiben. Diese Zeit gibt es einfach nicht mehr!

Ich weiss noch, dass ich nach drei Tagen auf einmal aufgewacht bin und es mir gut ging. Raus aus der Kojе und an Deck das war eins, und dann stand ich da wie erstarrt. Ich mochte mich nicht bewegen, ich war wie erschlagen von diesem Anblick. Diese blaue Farbe, diese blaue Farbe, ich hatte fast das Gefühl blaue Luft zu atmen. Die See war spiegelglatt, das Schiff machte keine Fahrt, es herrschte eine unbeschreibliche Ruhe, wolkenloser Himmel, von einem Blau, das ich bis heute nicht be-

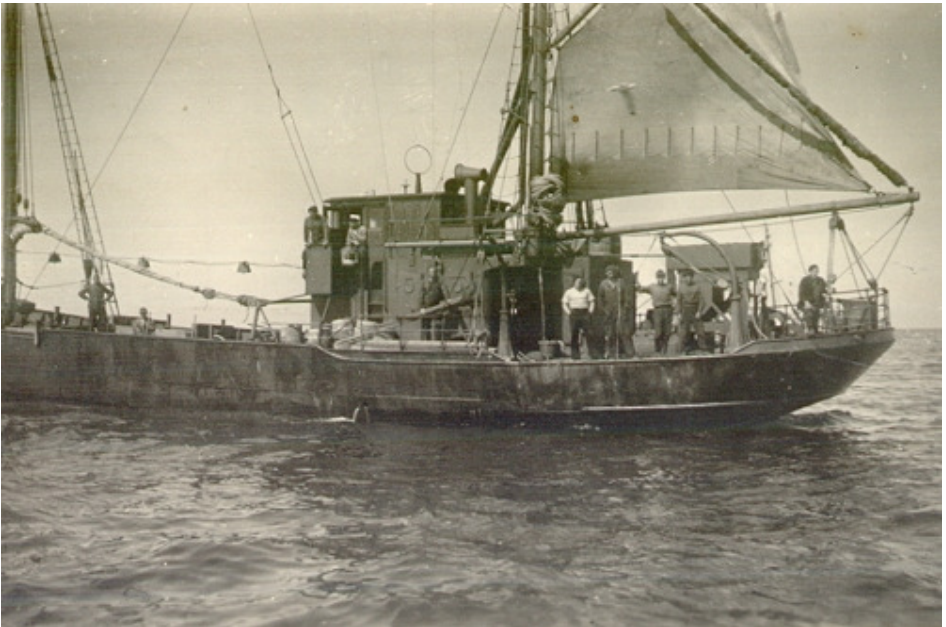


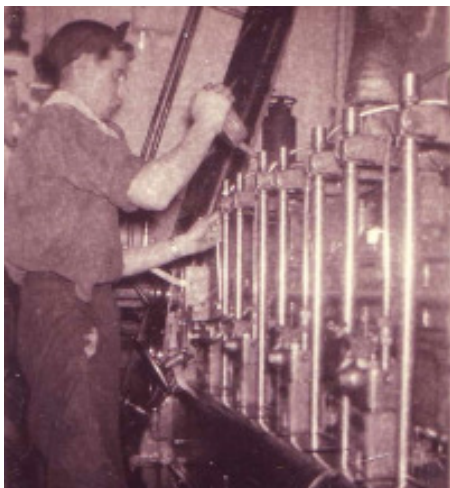
schreiben kann. Das Wasser hatte die gleiche Farbe wie der Himmel und so klar, dass ich das Gefühl hatte, auf einer Glasscheibe zu sein. Ich machte einen Schritt zurück, weil ich im ersten Moment Angst hatte sie könnte zerbrechen. Wie lange ich da so stand, weiss ich nicht mehr, aber es muss lange gewesen sein, denn meine Erinnerung sagt mir, das war doch eben erst. Jetzt gab es kein Halten mehr. Runter, und alles, aber auch alles was in meiner Kojе lag flog über die Reling. Gott sei Dank saugte sich der Strohsack schnell voll Wasser und nahm den ganzen übrigen Müll schnell mit nach unten auf den Meeresgrund. Das Nächste war Essen.

Beim Schreiben dieses Berichtes fallen mir immer mehr Dinge ein, an die ich zu Anfang dieser Geschichte noch gar nicht gedacht habe. Es läuft alles wie ein Film noch einmal vor meinen Augen ab. Eines allerdings ist mir aufgefallen, an die alltäglichen Dinge wie z.B. das Essen oder das Waschen, Toilette oder schlafen gehen, an diese Dinge kann ich mich wenn, überhaupt nur sehr schwer erinnern. Warum auch, das waren Dinge, die man zu Hause auch hatte.

Ich habe im Laufe der Zeit, zum Teil auch aus Langeweile, fast alle Arbeiten mit an Bord gemacht. Am Anfang habe ich versucht, mal so lange wach zu bleiben, bis der Fang an Bord geholt wurde, das war immer so um ein Uhr nachts. Das ist mir allerdings erst nach einiger Zeit gelungen. Wenn ich dann aber an Deck war, hat man mir aber auch gleich eine Arbeit zugeteilt.

Meist habe ich dann an der Winde gestanden und den Reep eingeholt. Zuerst war ich ja noch der Meinung, ich müsste das alte Tau an Bord ziehen. Es hat einige Zeit und unheimlich Rückenschmerzen gedauert, bis ich dahinter kam, dass dafür ja die Winde zuständig war. Die Winde hatte immer die gleiche Drehzahl, wenn die Mannschaft mit dem Ausschlagen der Fische aus dem Netz nicht nachkam, musste ich den Reep in Richtung Winde drücken, so dass er lose wurde und die Winde sich in den mehrmals um sie geschlagenen Taurkreis leer drehte. Hinter mir war im Deck eine geöffnete Luke, durch die das Reep lief und unten vom jüngsten Besatzungsmitglied in einem grossen Kreis gelegt wurde. Geschrei war da unten immer zu hören, wenn er mal wieder eine Qualle abbekommen hatte.



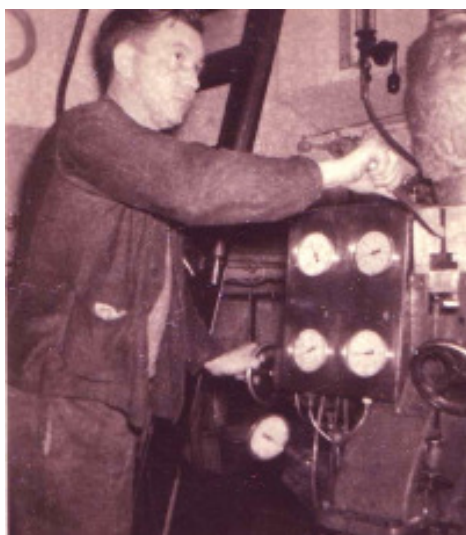


Einmal war ich, warum auch immer, allein auf der Brücke und am Ruder. Da kam der Steuermann nach oben und sagte irgendwas von genauer Position feststellen. Er wollte gerade ein Besatzungsmitglied rufen, als er sagte, das kannst du auch. Er erklärte mir genau, was ich zu tun hatte, ich sollte möglichst den Kurs halten und wenn er ruft: null, ihm den genauen Kurs zurufen. Genau die Gradzahl die im Moment anlag. Damit das Ganze aber nicht zu überraschend kam, hat er immer laut rückwärts gezählt und bei null kam dann mein grosser Auftritt. Nun lag aber in genau unserer Richtung ein anderer Logger, zweimal habe ich annähernd den Kurs sagen können, aber dann habe ich am Ruder gewirbelt und prompt kam die dritte Null. Als nächstes wirbelte der Steuermann, mit einem lauten - Was? - aus seinem Kartenzimmer. Ich zeigte nur auf den anderen Logger, wobei der Steuermann aber herzlich lachen musste, denn wahrscheinlich hätte ich mit

meinem Bogen, den ich eingeschlagen hatte, England umfahren können. Er brachte das Schiff wieder auf Kurs und wir wiederholten das Spiel von neuem, diesmal aber mit Erfolg.

Oft habe ich mich auch im Maschinenraum aufgehalten. Der Assi hat mir immer alles so toll erklärt. Viel habe ich an Bord machen dürfen, beinahe alles, aber die Maschine anlassen das durfte ich nie.

Wer das Buch "Das Boot" gelesen hat, der kennt auch die Kapitel, Gammel eins und Gammel zwei. So ähnlich war es manchmal an Bord. Da verlief der eine Tag wie der andere. Einmal habe ich sogar die Kombüse gestrichen oder wie wild die Messingteile oben im Ruderhaus geputzt. Jeden Tag wurde nachmittags der Seewetterbericht gehört, einmal hat die Sprecherin nach einer längeren Zeit, in der sich das Wetter überhaupt nicht änderte, gesagt, weitere Vorhersage nachts dunkel, tagsüber hell.





Ich habe auch einmal gesehen wie ein Tanker geschleppt wurde. Ich konnte mir im ersten Moment nicht vorstellen, dass die beiden zusammen gehörten, so lang war die Schleppverbindung. Man sagte mir, auf See müsse die Verbindung eine Seemeile lang sein, weil der Tanker unter Umständen selbst nicht anhalten könne. In grosser Entfernung haben wir mal eine Marineeinheit gesehen, die eine Übung mit Wasserbomben hatten, da stand aber die ganze Mannschaft an Deck und hat sich die riesigen Wasserfontänen angesehen.

Einmal, mitten in der Nacht, ich musste so was von nötig, dass ich gerade noch den Weg bis zur Reling schaffte, um den Wasserspiegel der Nordsee etwas anzuheben. Aber das haben alle gemacht, auch wenn sie mal gerade nicht so nötig mussten, wie ich in diesem Moment. Jedenfalls

stand ich schlaftrunken an der Reling, achtern, man gerade fünfzig oder sechzig cm über dem Wasserspiegel, in stockfinsterer Nacht und liess nicht nur meinen Gedanken freien Lauf. Plötzlich, unmittelbar vor mir (etwas wurde ja das Wasser in einem kleinen Umfeld durch die wenigen brennenden Glühlampen auch beleuchtet) etwas Riesiges, schwarz glänzendes, mit unheimlichen Getöse und einer weissen Fontäne pustend auftauchte und im selben Moment auch schon wieder abtauchte. Wie ich die Treppe runter und in meine Koje gekommen bin, weiss ich nicht mehr, berührt habe ich weder Treppenstufen noch Treppengeländer; ich war einfach unten und habe an das Ende von Allem gedacht.

Es gibt viele kleine Erinnerungen, welche mir alle so beim Schreiben einfallen, sie müssen nicht in dieser

Reihenfolge passiert sein, aber das spielt in einem Zeitraum von sechs Wochen auch keine Rolle. Ich habe mal einem Besatzungsmitglied nachts auf seiner Wache Gesellschaft geleistet. Wir haben uns viel erzählt, von zu Hause, wo und wie wir wohnen, von der Familie und von anderen Dingen. Warum mir das so in Erinnerung geblieben ist, er konnte kein Deutsch und ich kein Englisch. Er kam aus Irland und seine Familie hatte dort ein Haus am Wasser. Diese Unterhaltung hat uns beiden so viel Spass gemacht, das es weit in die nächste Wachzeit hinein ging. Aus purer Langeweile hatten einige Besatzungsmitglieder mal beschlossen mich zu Tätowieren, ob das nun ernst gemeint war oder nicht, weiss ich nicht, aber gerannt bin ich, als wollte man mir ans Leben.



Dass irgendetwas los war, merkte ich immer daran, dass sich der normale Tagesablauf änderte und irgendwo rege Tätigkeit einsetzte. So auch an einem Tag, als plötzlich die Ladelucken geöffnet wurden und viele volle Fässer an Deck gehievt und alle ordentlich aufgereiht wurden. Irgendjemand sagte zu mir, dass ich lieber nach hinten gehen soll oder auf die Brücke, an Deck würde das vielleicht zu gefährlich werden für mich. Ausserdem stände ich sowieso nur im Wege. Was denn los sei, wollte ich gar nicht fragen, ich hatte das Gefühl ich würde nur nerven, und so wartete ich einfach ab, was da wohl kommt. Auf der Brücke natürlich, denn da hatte ich ja einen Logenplatz. Gegen Mittag tauchte ein Schiff, ebenfalls von der Vegesacker Fischereigesellschaft auf und kam ganz langsam so dicht an uns ran gefahren, das beide Schiffe mit Tauen und Trossen miteinander, geschützt durch dicke Fender, verbunden wurden. Jetzt wurden unsere vollen Fässer mit Hilfe unseres Ladebaumes übergeben. Wir bekamen im Gegenzug dafür leere Fässer. Ich fand das im ersten Moment ungerecht, denn wir hatten die Fische doch gefangen und nicht die, ich habe mich darüber so aufgeregt, das sich irgendjemand denn doch die Zeit nahm und mir erklärte, dass das Matjes sei, und der schnell an Land müsse das würde dann auch mehr Geld bringen. Die Anzahl der Fässer würden aber trotzdem der Besatzung gutgeschrieben. Da war meine Welt dann auch wieder in Ordnung.

Es kam durchaus auch mal vor, dass man im Umkreis bis zum Horizont so an die dreissig bis vierzig Schiffe se-



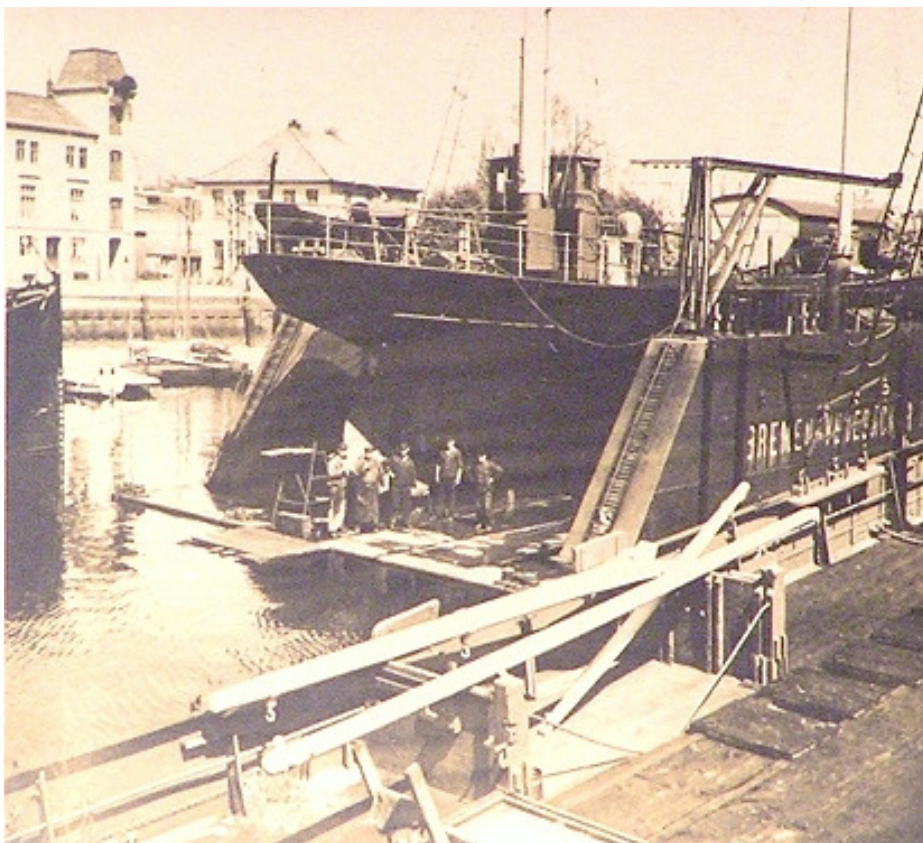
hen konnte, andere Tage vergingen und man war ganz alleine. Es war nun natürlich nicht immer schönes Wetter, kräftigen Wind mit dem dazugehörigen Seegang hatten wir auch. Wenn dann ein anderes Schiff in der Nähe war, fand ich das immer ganz aufregend, wie das Schiff im Seegang auf und ab tauchte. Oft genug konnte man dabei die Schraube oder das Ruder ganz sehen, so weit kam manchmal der Rumpf aus dem Wasser. Dass unser Schiff genauso am schaukeln war, ist mir überhaupt nicht in den Sinn gekommen. Gott sei Dank brauchte ich bei solch einem Wetter aber nie wieder die Fische füttern.

Es sind bestimmt noch viele Dinge passiert, die mir einfallen würden wenn ich Fotos hätte, oder mich mal mit jemanden unterhalten könnte der auch auf einem Logger gefahren ist.

Wenn ich an Fotos kommen könnte würde mich das wahnsinnig freuen.

Langsam wurde unser Schiff immer voller und die leeren Fässer immer weniger, es waren ja auch schon fünf Wochen vergangen, in den vergangenen Tagen hörte man immer öfter das eine oder das andere Besatzungsmitglied von Heimreise reden.

Und so kam dann der Tag der Heimreise und der absolute Höhepunkt der ganzen Fahrt. Aber das konnte ja noch keiner ahnen. Für mich ist es nach heutiger Sicht nur eine logische Konsequenz, denn dieser, nur noch von Farbe zusammen gehaltene Haufen Rost und Schrott, musste ja mal auseinander fliegen. Gott sei Dank ist er wenigstens an der Wasseroberfläche geblieben. Die Mannschaft war zum Teil noch mit dem Schlachten und dem Einfässern der



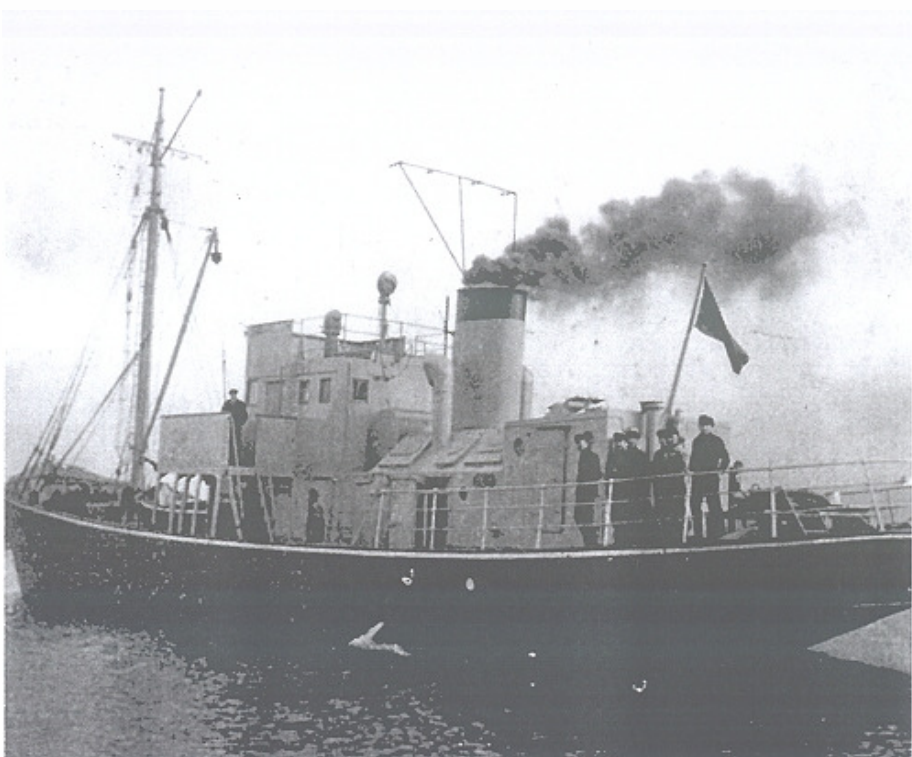
Heringe beschäftigt, wobei andere schon mit einem dicken Schlauch das Deck sauber spritzten und gleichzeitig dabei die vielen, vielen Möwen, welche uns tagtäglich begleiteten, fütterten, als der Kapitän auf Steuerbordseite aus dem Ruderhaus trat und sagte, seit zehn Uhr befinden wir uns auf Heimreise. Augenblicklich hing ein Gejohle, ein Schreien, ein Rufen, ein Pfeifkonzert und was man sonst noch alles aus seiner Kehle bringen kann, in der Luft. Einige sprangen auf und versuchten irgendwelche Freudentänze aufzuführen. Mit erwachsenen Männern hatte das

wenig zu tun, aber das wollte wahrscheinlich auch keiner, zu gross war die Freude, es geht nach Hause.

Dieses alles fand ein plötzliches, schockartiges Ende. Es ging nämlich ein ganz fürchterlicher harter Schlag durch das ganze Schiff, es fühlte sich an, als wenn das Schiff auf einen nicht nachgebenden Gegenstand gefahren war. Als würde ein riesiger Haufen Metall auf einen ebenso grossen anderen Haufen Metall geschlagen, so hart war der Schlag. Ich habe im ersten Moment wirklich gedacht, wir wären auf eine Mine gefahren.

Nach Sekunden absoluter Ruhe schrie alles fürchterlich durcheinander. Nun kam aus der Tür, wo es zum Maschinenraum runter ging, dicker, fetter, schwarzer undurchdringlicher Qualm. Die beiden Besatzungsmitglieder mit dem Schlauch rannten sofort nach hinten und hielten den dicken Wasserstrahl von oben in den Maschinenraum. Dass da zwei Mann waren, die verzweifelt versuchten, die senkrechte Leiter gegen den Wasserstrahl ankämpfend, das Tageslicht zu erreichen, auf den Gedanken kamen die beiden nicht. Irgendwie schafften sie es aber wohl doch, und sie sahen aus wie zwei nasse Bergleute. Danach hat sich das Ganze dann doch langsam

etwas wieder beruhigt, es war Gott sei Dank kein Feuer auf dem Schiff, aber Hektik an allen Enden. Ich habe mich erst einmal verdrückt, denn ich hatte das Gefühl, dass dumme Fragen jetzt überhaupt nicht gebraucht wurden. Als mir auf einmal auffiel, dass die Maschine ja gar nicht mehr läuft, wurde meine Neugierde so gross, das ich all meinen Mut zusammen nahm und in den mittlerweile eingermassen wieder rauchfreien Maschinenraum kletterte. Der Assi, welcher wahrscheinlich durch gar nichts aus der Ruhe zu bringen war, und zudem auch immer noch nett und freundlich aufgelegt war, erklärte und zeigte mir auch, dass die Kurbelwelle und die Antriebswelle mit samt





einer Kupplung oder Ähnlichem ungefähr ein Zentimeter nach hinten gerutscht waren. Ich konnte auf der Antriebswelle an einem Lager ein kleines Stückchen blankes Metall sehen, ohne Farbe. Und deshalb das ganze Theater. So ganz verstanden habe ich die Sache jedenfalls nicht. Irgendwann schwappte dann aber auch die gedrückte Stimmung auf mich über, manövrierunfähig, drei Tage vor Vegesack, mitten auf der Nordsee. Der einzige Trost war der, dass das Wetter mitspielte. Kaum Wind und eine langgezogene Dünung. Und genau in diese legte sich das Schiff langsam, aber sicher hinein und fing an zu rollen und zu rollen und zu rollen.

Man hatte ja gemerkt, dass keine unmittelbare Gefahr für das Schiff

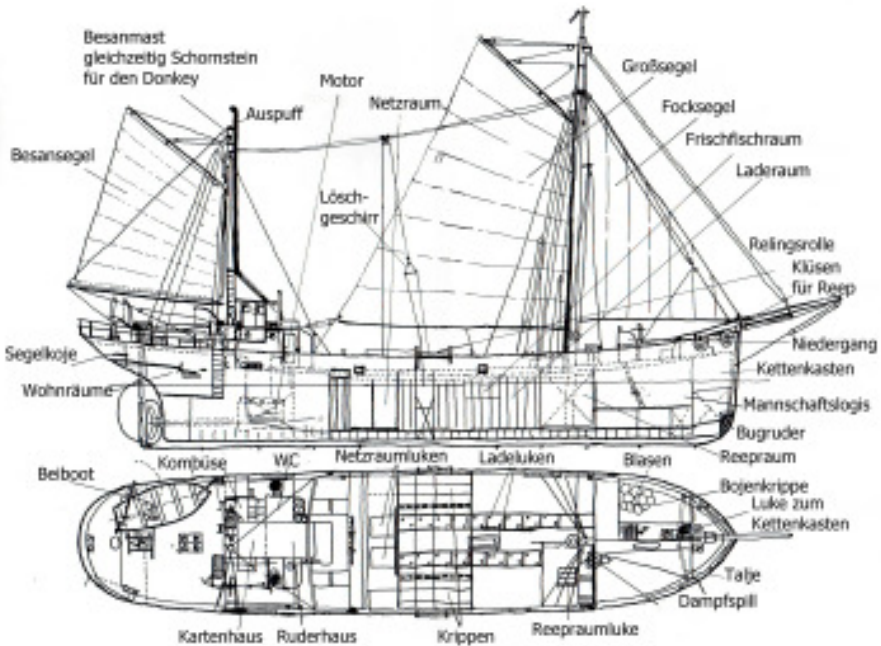


bestand, und so wurde versucht das Schiff aus der Dünung zu drehen. Zuerst hat man versucht mit einem Segel am hinteren Mast das Schiff mit dem Bug in die Wellen zu drehen, aber das ging nicht. Dann wurde vorne am Mast quer eine grosse Plane gespannt, aber auch das brachte nicht den Erfolg, den man sich gedacht hatte. Es wurde sogar der Vorschlag gemacht, das Rettungsboot zu Wasser zu lassen, um dann damit den Bug in die Wellen zu ziehen. Wäre jeder Vorschlag ausprobiert worden, es wären Tage vergangen. Zur gleichen Zeit war aber auch ein reger Funkverkehr im Gange. Man hatte



über Norddeich Radio Kontakt nach Vegesack aufgenommen. Es wurde ein Schiff gesucht, das zum einen in unserer Nähe war, und wenn es geht, sich zufällig auch auf Heimreise befand. Das alles zog sich über Stunden hin, denn die meisten Worte die am Funkgerät gesagt wurden, waren: „Bitte wiederholen Sie, nicht verstanden!“ Irgendwann am späten Nachmittag hatte man dann endlich ein Schiff gefunden.

Es war die BV 100 *STADTHAGEN*, wie ein Lauffeuer ging die Nachricht über das Schiff, alle freuten sich, einige meinten sogar, dann sind wir ja



Seitenriss eines der MEISE ähnlichen Loggers, entnommen dem Buch „Kok-in-Raum auf dem Heringslogger“ von Jens Rösemann (Beschriftung digitalisiert), mit freundlicher Genehmigung des Autors

schneller zu Hause, als wenn wir selber fahren würden. Auf meine Frage wieso, erklärte mir jemand, die *STADTHAGEN* ist ein Schleppdampfer mit einer viel stärkeren Maschine als unsere und deswegen würden wir auch viel schneller fahren können.

Aber das nächste Problem war, wir mussten uns ja erst einmal finden. Nachdem nun feststand; welches Schiff uns mitnimmt, fingen die Funkgeräte der beiden Schiffe an zu glühen. Immer wieder hörten wir die Sätze: „Wo seit ihr denn nun genau, wir verstehen uns so deutlich, wir müssten uns doch schon lange sehen können.“ Taten wir aber nicht. Irgendwann wurde dann beschlossen, eine

Leuchtkugel zu schießen, es waren aber nur rote Leuchtkugeln vorhanden. Davon durften wir aber nur zwei verschossen. Drei bedeutet SOS hat man mir gesagt, und dann wären Schiffe genug da. Im Abstand von ungefähr einer Stunde wurden dann die beiden roten Leuchtkugeln abgeschossen, aber es tat sich nichts. Die einzigen, die sie gesehen haben, waren wir selber. Langsam wurde es dunkel, jetzt wurde mit Lampen hantiert, die man vorher irgendwie rot verkleidet hatte, um sie dann im Mast in der richtigen Reihenfolge aufzuhängen. Das ging natürlich nur unter Gejohle und Beifallrufe ab, wie da jemand am Mast und in der Takelage hing und sein Glück versuchte. Es

war eine richtige Freudenstimmung unter der Besatzung, noch am selben Tag morgens das totale Chaos und einige Stunden später die Rettung, jedenfalls am Lautsprecher, greifbar nahe. Als es nun richtig dunkel war, kamen beide Schiffe überein, mit den Scheinwerfern den Horizont abzuleuchten, oder einfach nur in den Himmel zu halten. Aber wo keine Wolken sind, wird auch ein Lichtstrahl nicht sichtbar, also wurde wie wild am Horizont rumgefummelt. Plötzlich trifft uns ein Lichtschein, als wenn die Sonne aufgeht, das nun folgende Geschrei war mit dem vom Morgen gleich zu setzen. Es war geschafft. Es waren mittlerweile zwölf Stunden vergangen, es war dreiundzwanzig Uhr. Nun ging alles sehr schnell, die *STADTHAGEN* war schnell bei uns und kam zum Schluss ganz langsam rückwärts an uns ranfahren, so dass erst eine Leine, dann eine Trosse und an der dann unsere Ankerkette zum anderen Schiff rübergezogen wurde. Jetzt waren wir nicht mehr alleine. Als die *STADTHAGEN* langsam anzog, habe ich mich über die

Länge unserer Ankerkette gewundert, ich dachte nur, hoffentlich ist das Ende irgendwo festgemacht.

In den nun folgenden Tagen konnte man genau sehen wer mit dem Ruder umgehen konnte. Bei einigen sah das Kielwasser aus wie Luftschlangen bei Silvester, bei einigen wenigen war nur ein gerader Strich zu sehen. Am dritten Tag unserer Schleppreise war, als ich morgens aufstand und an Deck kam, das schöne blaue Wasser weg. Weserwasser war da, und im selben Moment war vom Gefühl her die Reise für mich vorbei. Im ersten Moment war ich richtig traurig und ich hatte das Gefühl das trübe Wasser legt sich auf mich. Ich wurde aber schnell wieder abgelenkt, denn jetzt herrschte auf einmal Hektik an Deck, unsere Ankerwinde holte langsam die Ankerkette ein, bis die Verbindung zum anderen Schiff ganz gelöst wurde. Im grossen Bogen kam nun die *STADTHAGEN* längsseits und die Schiffe wurden wieder miteinander verbunden. Man sagte mir; das wäre für die

Wesermündung und die Weser sicherer. Lange habe ich das auf unserem Schiff dann aber nicht mehr ausgehalten und ich habe gefragt, ob ich mal auf das andere Schiff rüber dürfte, ich durfte. Das war ja ein richtiges Schiff, das war alles viel moderner als auf der *MEISE*, und auch viel komfortabler als bei uns. Ich war natürlich überall auf dem anderen Schiff und habe versucht, mir so viel wie möglich anzusehen. Von



- 8 -

Inhaber ist angemustert als *1. Assistent*
auf *Motor-Schiff* — Luftschiff
Motor-Leichter

Reeder: *Meise*

Unterscheid-Signal: *DLH* Br.-Raumgehalt ehm

Heimatort: *Veogesack*
Registrierort:
geführt von Kapit. *Kalffeld*

für die Reise *Veogesack*
Zeit —
der Nordsee zum Herangehen und zurück


Der Dienstantritt erfolgt am *17. 9. 1948*

Dem Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 4):
für beschleunigte Krankheiten Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse zu versichern.

Veogesack den *17. Sept. 48*

Das Seemannsamt
Die Abmusterung ist unterblieben, weil *[Signature]*



- 9 -

Inhaber hat auf *Motor-Schiff* — Luftschiff
Motor-Leichter *Meise*

Unterscheid-Signal: *DLH* Br.-Raumgehalt ehm

während der Reise von *Veogesack*
nach *zur Nordsee zum Herangehen u. zurück*
in der Zeit vom *17. 9. 1948*
bis zum *9. 12. 1948*

(Dienstzeit: *2* Monate *23* Tage)

als *Assistent* gedient.

Dem Inhaber sind für die obige Zeit die gesetzlichen Sozialversicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.
Veogesack den *9. 12. 19 48*

Unterschrift des Kapitäns:
Kalffeld

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.

8. XII. 48 den *8. XII. 48*

Das Seemannsamt
Die Abmusterung ist unterblieben, weil *[Signature]*



Urlaub 1943, 14... Tage orchn. ren.

Seefahrtsbuch eines Maschinisten auf der MEISE

einem Besatzungsmitglied habe ich eine Seespinne geschenkt bekommen, die ich bis vor einigen Jahren noch immer aufgehoben hatte. Das war auch das einzigste was ich an Erinnerung an diese Reise hatte. Es dauerte noch den ganzen Tag; bis wir die Weser raufgefahren waren und leider, oder endlich, in der Lesum am Veogesacker Hafen angekommen waren. Was nun folgte; war noch ein ziemlich aufregendes und kompliziertes Anlegemanöver, aber das habe ich gar nicht mehr sehen wollen. Ich war irgendwie ein wenig traurig. Das war es. Man mag es kaum glauben, aber kann man in so kurzer Zeit so viel erleben, man kann. Zwei Tage später, ich hatte mich ge-

rade wieder an den festen Untergrund gewöhnt und brauchte nicht mehr so breitbeinig gehen, fing die Schule wieder an. Wie es denn so üblich war, musste jeder von seinen Ferienerlebnissen berichten, mein Klassenlehrer hatte meine Mutter einmal getroffen und wusste also; wo ich gewesen bin. Ich kam als Letzter dran, für den Rest der Unterrichtsstunden hatte ich meinen grossen Auftritt. In der Schule am Pürschweg hatten wir kleine Schaukästen in der Wand, von denen ich einen Kasten so gestalten musste, dass sich die anderen Schüler das alles genau vorstellen konnten. Ich hatte noch ein Stückchen Netz, das habe ich an Tischtennisbälle, an Stelle der Bla-

sen, und den Reep aus einem Stück schwarze Wäscheleine gemacht. So oder ähnlich sah mein erstes Schauenster aus, ein Jahr später habe ich

bei WEKA Schauensterdekorateur gelernt und bin nicht zur See gefahren.



Der Lebenslauf der BV 53 MEISE

07.05.1926	Stapelauf	18.07.1945	Ankunft in Elsfleth
11.05.1926	abgeliefert vom Bremer Vulkan, Vegesack, Neubaummer 638, als Segellogger mit Hilfsdampfmaschine , 142.08 BRT 64.76 NRT, 28.56 x 6.53 x 3.00 m, eine von der Bauwerft gebaute Compounddampfmaschine mit 75 PS, Meise BV 53 , Rufzeichen QMCN, an die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Vegesack, Heimathafen Vegesack	15.04.1946	Elsfleth, Rückgabe an die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft
		09.1948	bei Schiffbau Ges. Unterweser, Bremerhaven, neue Maschine eingebaut MAN G6V33 Diesel 4 Takt 6 Zylinder 130 PS, verlängert, neue Vermessung 177.6 BRT 79.8 NRT, 31.74 x 6.53 x 3.00 m
		06.1949	neues Rufzeichen DDOT
15.05.1926	in das Seeschiffsregister eingetragen	1950	neue Maschine (Baujahr 1941) eingebaut: Modaag (made 1941) 2 Takt 6 Zylinder Diesel 240 PS
01.1934	neues Rufzeichen DOLH	08.1960	wegen Maschinenschaden durch Stadthagen BV 100 vom Fangplatz nach Vegesack geschleppt
22.06.1939	in Lerwick auf den Shetland Inseln eingelaufen, 13 Logger aus Vegesack übergeben ihren Heringsfang an die 'Jäger' Lerche BV 71 und Anhalt BV 84	15.06.1961	in Lerwick, Shetlands
		20.08.1964	für DM 11400 zum Abbruch verkauft an Fa. Løgstrup, Randers, Dänemark
29.04.1940	durch die Deutsche Kriegsmarine, KMD Bremen, als Tauchschiff beschlagnahmt, Torpedo-Erprobungskommando, Gotenhafen, Umgebaut auf der Baltic Werft, Stolzenhagen, bei Stettin, Kapitän Ernst Kreft, Steuermann Bernhard Meyer	14.09.1964	ab Vegesack nach Randers im Schlepp des Loggers Nienburg BV 102
		17.09.1964	Übergabe an Abwracker in Randers
		04.11.1964	im Schiffsregister gestrichen
04.04.1943	Marine Arsenal, Kiel		



Reifenhandel und Kfz-Meister Reparaturbetrieb

für alle Fahrzeuge und Hersteller:

Pkw, Freizeitmobile, Transporter und Nutzfahrzeuge

- *Neureifen*
- *BANDAG-Erneuerungen*
- *Pro-Fill-Reifenfüllungen*
- *Stahl- und Alufelgen*
- *Industriereifen-Service*
- *24-Std.-Nfz-Pannenservice*
- *Inspektion mit Mobilitätsgarantie*
- *AU-/HU-Abnahme und Eintragungen im Hause*
- *Öl-, Bremsen-, Stoßdämpfer-, Auspuff- und Klimageservice*
- *Car-Tuning*



Tel.: (04 21) 65 95 10 · Fax: (04 21) 65 95 115

E-Mail: point-s@minke-bremen.de

www.minke-bremen.de