

Claus Günther
Kapitän Wilhelm Groth

THELEM

THELEM
2025

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek

The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available at <http://dnb.d-nb.de>.

ISBN 978-3-95908-816-9

Zur Konzeption und Einordnung

In der Reihe *Gelebtes Leben* erscheinen Zeugnisse, Dokumente und Lebenserinnerungen, die das Erleben und die Perspektive ihrer Autorinnen und Autoren in der spezifischen historischen Situation ihres Lebens, teils in fiktiver Brechung, wiedergeben möchten. Zu diesem Zweck werden eingehende Manuskripte inhaltlich möglichst unverfälscht abgedruckt und nur mit Blick auf offensichtliche Fehler der Orthographie und des Drucks korrigiert. Inhalte, Ausdrucksweisen und Positionierungen in den enthaltenen Texten spiegeln nicht die Position des Verlags wider.

Ethnisch und rassistisch diskriminierende Ausdrücke und Passagen wurden durchgesehen und nur dort, wo sie zum unmittelbaren Verständnis des Kontexts notwendig waren, im Text belassen. Dort, wo Originaldokumente der Autoren und Autorinnen wie Briefe oder Tagebuchnotizen angeführt werden, verbleiben fragliche Begriffe aus editorischen Erwägungen ebenfalls im Text. Sie werden in jedem Fall durch einfache Anführungen markiert, um sie im Lesefluss nicht zu normalisieren.

*Ich widme dieses Buch meiner lieben Mutter. Sie war
eine »Leseratte« und hätte mir bei ihren Kenntnissen
in Geschichte und in der deutschen Sprache sicher noch
manchen guten Tipp gegeben.*

Einführung

Das Leben ist häufig voller Überraschungen. Und eine solche erfuhr ich auch, als es eines Tages an meiner Tür klingelte und mein Freund Jörg mit einem mittelgroßen Pappkarton vor mir stand. Er übergab mir den Karton nach kurzer Begrüßung und meinte nur: »Sieh Dir das mal an, das sind alles alte Briefe, vielleicht ist da was Interessantes dabei.« Die Briefe waren in deutscher Schrift geschrieben. Jörg wusste, dass ich die alten Handschriften lesen und auch Deutsch schreiben konnte, und meinte in der Folge, dass die Briefe deshalb bei mir am besten aufgehoben wären.

An dieser Stelle muss ich einflechten, dass mein Freund sich über viele Jahre ein Wissen über die Historie unseres Dorfes angeeignet hat, das von unschätzbarem Wert ist. Er kannte jedes alte Haus, die Generationen, die es einmal bewohnt haben, und die Menschen, die es heute bewohnen. So war es auch nicht verwunderlich, dass er nach der Bekanntgabe einer Haushaltsauflösung jene Familie aufsuchte, die diese Haushaltsauflösung in einem ehemaligen Kapitänshaus in der »Dorfstraße« durchführte. Dabei interessierte sich Jörg vor allem für alte Gebrauchsgegenstände, Fotografien und Aufzeichnungen, die ihm Informationen über die Lebensweise ihrer früheren Bewohner vermittelten konnten. Bei dieser Gelegenheit übergab man ihm den besagten Pappkarton mit dem Hinweis, dass man ihn auf dem Boden des Hauses gefunden hätte. Nach einer ersten Besichtigung seines Inhalts hatte Jörg mehrere interessante Dinge feststellen können. Aus einem Aufkleber entnahm er, dass der Karton ursprünglich ein Paket war, das an Frau Elsa Kasten adressiert war. Der Absender war ein Johann Groth aus Klausdorf. In dem Paket stand eine kleine, in Segeltuch eingenähte Kassette, die offensichtlich später in den Karton zu den Briefen gestellt worden war. Unter der Kassette fand Jörg einen recht kurz gehaltenen Begleitbrief des oben genannten Johann Groth.

Klausdorf, d. 18. Februar 1950

Liebe Elsa!

Beiliegend schicke ich Dir die alten Briefe, die Dein Vater von Prerow aus an meine Eltern gerichtet hatte. Ich habe die Briefe jetzt bei Aufräumungsarbeiten in ihrem Nachlass gefunden. Da Dein Vater nur wenige Male bei uns war, kannte ich ihn kaum, so dass ich zu den Briefen keinen Bezug

Kapitän Wilhelm Groth

habe. Deshalb ist es besser, wenn Du diesen Teil seines Erbes übernimmst. Ich wünsche Dir alles Gute und grüße Dich sehr herzlich.

Dein Cousin Johann

Von diesen Zeilen angeregt hatte mein Freund erste Recherchen durchgeführt und festgestellt, dass Elsa Kasten die Stieftochter des Kapitäns Wilhelm Groth war, der in zehn Briefen an seinen Bruder und seine Schwägerin über 28 Jahre seines Lebens berichtete.

Kapitän Wilhelm Groth wurde 1856 in Klausdorf geboren und verbrachte dort mit seinem Bruder Hinrich seine Kindheit auf dem Bauernhof seiner Eltern. Hinrich war der Ältere von zwei Geschwistern und damit der Hoferbe. Sein jüngerer Bruder, Wilhelm, verließ schon im jugendlichen Alter das Heimatdorf. Er wurde Seemann und galt für viele Jahre als verschollen. Hinrich Groth lebte auf dem Hof zusammen mit seiner Frau Luise und zwei Kindern, Johann und Ilse, von der Landwirtschaft.

Als Wilhelm Groth nach vielen Jahren als Kapitän in die Heimat zurückkehrte, versuchte er, mit den erwähnten Briefen das verloren gegangene Vertrauen seiner nächsten Verwandten wieder zu gewinnen.

Ihm und seiner Frau Annemarie gehörte jenes Haus, das jetzt zur Diskussion stand. Annemarie war die Mutter von Elsa. Als Annemarie 1944, vier Jahre nach dem Tod ihres Mannes verstarb, war ihre Tochter 51 Jahre alt. Elsa wohnte in Wismar und vermietete in den ersten Nachkriegsjahren das Haus in Prerow an Flüchtlinge, zog aber dann, nach dem Tod ihres Mannes, Kapitän Friedrich Kasten, nach Prerow und lebte dort bis 1980.

Soweit ging die Recherche, die Jörg vorgenommen hatte.

Die Briefe, die Jörg mir übergeben hatte, waren in gestochen deutscher Schrift geschriebenen. Es waren keine normalen Kurzbriefe, sondern längere Auszüge und Episoden aus dem Leben Wilhelm Groths als Cadett, Steuermann und Kapitän.

Ich habe die Briefe in unveränderter Form in die heute übliche Schreibweise übertragen.

Claus Günther

Brief 1

Wilhelm Groth
Dorfstraße 10
Prerow

Familie Hinrich und Luise Groth
Lange Straße 28
Klausdorf

Prerow, d. 2. November 1901

Liebe Luise, lieber Bruder!

Bitte entschuldigt, wenn ich mich nach so langen Jahren des völligen Schweigens nun so unvermittelt an Euch wende, um Euch zu sagen, dass ich noch lebe und wieder in unsere alte Heimat zurückgekehrt bin. Ich habe in Prerow ein Häuschen mit Garten gekauft und hege die durchaus berechtigte Hoffnung, in Zingst das Amt eines Strandvoigtes zu übernehmen.

Ich habe es versäumt, Euch in den vergangenen Jahren ein Lebenszeichen zukommen zu lassen, und schäme mich dessen. Mein Schweigen ist nicht entschuldbar und Eure Sorgen, die Ihr Euch um mich gemacht habt, belasten mich heute sehr. Dennoch hoffe ich, dass es mir in der Zukunft gelingen wird, Eure Zuneigung wieder zu gewinnen und alle Vorbehalte mir gegenüber zu zerstreuen.

Ich möchte Euch in der Folge mehrere Briefe übersenden, in denen ich meine sehr wechselvolle Vergangenheit versuche darzustellen. Viele Begebenheiten, die ich in den ersten Briefen beschreibe, werden Euch aus der eigenen Anschauung und vielleicht auch noch aus meinen Erzählungen, während der Besuche an den Feiertagen, bekannt sein. Wir haben uns damals aber nicht nur mit meinen Erlebnissen beschäftigen können, sondern mussten auch eine ganze Reihe von Problemen besprechen, die wichtiger waren als das, was ich zu erzählen hatte.

Ich habe aus diesem Grunde, und um meinen Erinnerungen einen Anfang und eine gewisse Kontinuität zu geben, mit meiner Schulzeit

begonnen. Seit mir bitte deshalb nicht böse, wenn ich mich jetzt in eine Zeit versetze, die wir, lieber Bruder, noch gemeinsam erleben konnten.

Unabhängig von meinen Briefen möchte ich Euch sagen, dass ich Euch immer zur Seite stehen werde und dass ich in der Lage bin, Euch jederzeit zu helfen, wenn Ihr in finanziellen Nöten seid. Ihr müsste es mich nur wissen lassen.

Ich möchte Euer gewohntes Leben jetzt nicht stören und werde Euch auch nur dann besuchen, wenn ihr mir signalisiert, dass ich willkommen bin.

Die ersten Schritte in ein selbstständiges Leben

Nachdem ich die Grundschule in unserem Heimatdorf abgeschlossen hatte, schickten mich die Eltern, wie Ihr wisst, nach Stralsund zum Besuch des dortigen Gymnasiums. Diese Schule hatte eine sehr lange Tradition. Sie wurde, wie man uns ganz am Anfang des Unterrichts als Hinweis auf die Ehrwürdigkeit der Institution vermittelte, im Jahre 1560 gegründet. Daran sollten wir stets denken, wenn uns der Übermut zuweilen zu Dingen veranlasst, die der Schule im alten Katharinenkloster, und dem Lehrkörper nicht adäquat sein sollten.

Daran haben wir zwar stets gedacht, aber die Ehrfurcht vor all diesen Traditionen hin und wieder außer Acht gelassen. Das führte dann zu einer angemessenen Bestrafung, bei der die Hauptakteure in den unteren Klassen mit einem dünnen Rohrstock Bekanntschaft machten und die älteren Schüler sich den Karzer von innen ansehen durften.

Das waren natürlich eher seltene Ereignisse. Der größte Teil dieses Lebensabschnittes bestand aus dem eifrigen Lernen der deutschen Sprache und der Rechtschreibung (wir waren mit der plattdeutschen Sprache groß geworden und gebrauchten sie versehentlich noch immer). Weitere Unterrichtsfächer waren die Weltgeschichte, die altgriechische und lateinische Sprache, sowie die naturwissenschaftlichen Fächer: Naturkunde, Mathematik, Physik und Chemie. Alles in allem habe ich diese Fächer gut verstanden und bemühte mich stets, unseren Eltern ein guter Sohn zu sein.

Ich hatte mir in Stralsund ein kleines Kämmerchen bei einer alten Frau gemietet, die für ein kleines Aufgeld für mein leibliches Wohl sorgte, mich mit Essen versah und meine Wäsche wusch. Ich ging sparsam mit dem

Brief 1

wenigen Geld um, das unser Vater mir zukommen ließ, und besuchte keine der vielen Kneipen.

Der Schnaps, das Bier und das Kartenspiel waren mir abhold, so dass ich oft dem Spott meiner Mitschüler ausgesetzt war, aber das störte mich nicht und so galt ich auch im Lehrerkollegium als ein solider, strebsamer Mensch. Ich machte im Juni 1876 mein Abitur und war dann eine kurze Zeit ohne Arbeit. Mein weiteres Ziel bestand darin, die Navigationsschule in Wustrow zu besuchen und anschließend zur See zu gehen, wie viele unserer Vorfahren und Verwandten.

Deshalb freute es mich, als ich von einem Lehrer, der mir sehr zugetan war, den Hinweis erhielt, dass der Strandvoigt von Zingst für eine gewisse Zeit einen Gehilfen und Schreiber suchte. Also machte ich mich auf, um mich um diesen Posten zu bewerben.

Der einfachste Weg, um von Stralsund nach Zingst zu kommen, war der Wasserweg. Ich war oft im Stralsunder Hafen, um nach einem Transportmittel zu suchen. Schließlich fand ich eine Schaluppe, die Getreide von Stralsund nach Zingst bringen sollte. In Zingst und Prerow gab es mehrere Windmühlen, die das Korn, das in der Umgebung geerntet wurde, zu Mehl verarbeiteten. Ich verdingte mich als einfacher Decksmann und half beim Einladen der Säcke und nach dem Ablegen auch bei der Bedienung der Segel. Dabei gab es zunächst eine ganze Reihe von Missverständnissen, denn jedes Tau und jedes Segel hatte seinen eigenen Namen und wenn ich das Gaffelfall dicht holen sollte und dafür am Fockfall oder an irgendeiner Schot zu ziehen begann, gab es vom Captain ein tüchtiges Donnerwetter. Aber als wir etwa auf der Höhe von Barhöft waren, hatte ich das Meiste begriffen. Die Fahrt war nicht ganz einfach, denn als wir in den Grabower Bodden einbogen, stand der Wind von vorn und wir mussten ständig kreuzen und kamen nur sehr langsam voran.

Wir waren erst am späten Abend in Zingst. Der Captain erlaubte mir, an Bord zu bleiben, während er zu Bekannten ins Dorf ging. Da das Boot vorn eine kleine Kajüte hatte, in der allerhand Ersatzmaterial lag, wie Segel, Tauwerk und Ersatzanker, schien mir die Unterkunft recht praktisch. Ich drückte alles ein bisschen beiseite und fand so einen gut gepolsterten Schlafplatz auf den Segeln und Säcken.

Neben mir waren noch zwei Männer an Bord, die die eigentliche Mannschaft bildeten. Wir sprachen wenig miteinander und sie zogen abends los, als der Captain gegangen war, um irgendwelche Kneipen oder Bekannte aufzusuchen. Am nächsten Morgen gegen sechs Uhr war der Captain wieder da. Er hatte jemanden mitgebracht, der ein Pferdefuhrwerk führte. Da auch die Mannschaft eingetroffen war, begannen wir das Boot zu entladen. Es waren etwa 100 Sack Roggen und wir brauchte etwa

dreieinhalb Stunden bis die Ladung gelöscht und abtransportiert worden war. Der Captain drückte mir zwei Mark in die Hand und ich zog los, um den Strandvoigt zu suchen.

Zingst ist ein sehr lang gestreckter Ort und ich musste mehrerer Leute befragen, ehe ich endlich an der Schreibstube des Strandvoigtes anlangte. Die Schreibstube befand sich in einem alten, schilfgedeckten Haus im Norden des Ortes. An der Tür war ein Messingschild angebracht und darauf stand: »Strandvoigt« und darunter: »Heinrich Kruse«. Ich klopfte an und durfte eintreten. Es war ein niedriger Raum mit schwarzen Deckenbalken und mir stand ein großer hagerer Mann gegenüber. Ich blickte mich kurz um.

Der Raum war mit Tabakdunst angefüllt. Die ehemals weiß gekalkten Wände schienen eine leicht gelbliche Farbe angenommen zu haben. Ein kleines Fenster mit einem einfachen Fensterkreuz ließ nur ein schwaches Licht in den Raum fallen. In seiner Mitte stand ein Holztisch mit zwei Stühlen. An der fensterlosen Wand befand sich ein Regal, das Stapeln von Papierblättern enthielt, die zum Teil mit Pappe und Bindfäden gebündelt worden waren. In einer Ecke des Zimmers erblickte ich einen weiteren Tisch mit einer Lampe und einem Stuhl. Das sollte dann später einmal mein Arbeitsplatz werden.

Es verging ein Augenblick, in dem er mich von oben bis unten musterte. Dann fragte er unvermittelt: »Wat führt di hier her?« Ich erklärte ihm mein Anliegen, das ihm aber ganz sicher durch eine Nachricht des Lehrers schon bekannt war. Ganz offensichtlich hatte der Lehrer auch ein paar gute Worte über mich an ihn geschrieben, so dass er mir gegenüber nicht unfreundlich auftrat, aber doch eine gewisse Zurückhaltung zeigte. Er paffte in kurzen Stößen neben seinem Pfeifenstiel kleine blaue Wolken aus dem Mund und fragte dann unvermittelt:

»Wi is dat mit de Schrieweri bi di, un is dat ok to läsen, wat du schriffst?« Ich nickte. Darauf gab er mir ein Blatt Papier und einen Bleistift und befaßt mir, am Tisch Platz zu nehmen. Dann folgte ein kurzes Diktat: »Du sollst nicht falsch Zeugnis reden wider Deinen Nächsten und Du sollst nicht begehren Deines Nächsten Hab und Gut.« Ich gab ihm den Zettel und er war ganz offensichtlich mit meiner Schrift einverstanden. Dann sagte er unvermittelt: »Ik will, dat Du di dissen Satz inprägen deist, hest Du mi verstannen?« Das hatte der Pastor beim Religionsunterricht auch schon immer gesagt, wenn wir die Gebote behandelten. Aber hier ging es offenbar um ein Grundprinzip, das der Strandvoigt vertrat. Er sah mich durchdringend an. Sein Gesicht war von einem leicht grau melierten Bart eingerahmt. Die Wangen waren eingefallen und seine Backenknochen standen etwas vor. Er hatte mächtige Augenbrauen, unter denen die Augen

hinter schmalen Sehschlitzen lagen. Sein Haar war dünn. Er trug eine gestickte Wollmütze, deren Rand nach oben umgeschlagen war. Seine Hände waren ausgetrocknet und seine Finger leicht gekrümmmt, wie die Greifer eines Raubvogels. Später erfuhr ich, dass er Gicht oder Rheuma in den Fingerknochen hätte und dass seine Schrift deshalb sehr schlecht zu lesen wäre.

Sein Vorgesetzter, der Strandhauptmann, hatte ihm darum den Rat gegeben, sich jemanden zu besorgen, der den Schriftkram übernehmen könnte. Das war dann in diesem Fall, ich. Er sagte nur kurz: »Set di dor in de Eck, dat is din Platz« Damit war ich eingestellt und harrte jetzt der Dinge, die auf mich zukommen würden. Ich sollte sechs Mark, freie Kost und freie Unterkunft pro Woche bekommen. Meine erste Aufgabe bestand darin, zu lernen, welche Pflichten ein Strandvoigt hatte. Das war nicht weiter problematisch, so lange es sich nur um das Lernen handelte. Weit aus komplizierte war die Erfüllung dieser Pflichten.

In erster Linie war der Strandvoigt für die Rettung von Menschenleben und für den Schutz der Schiffsladung verantwortlich, wenn ein Schiff vor der Küste Schiffbruch erlitt. Er war weisungsberechtigt und konnte Fischerboote oder Pferdewagen auch gegen den Willen ihrer Besitzer requirieren. Er war außerdem für die Bestattung ertrunkener Seeleute verantwortlich und für die Ausstellung der Totenscheine für die Angehörigen. Außerdem musste er Treib- und Strandgut begutachten und ihren Wert einschätzen. Darüber hinaus oblag es ihm, den Wert von Bernstein, der am Strand gefunden wurde, zu ermitteln, um daraus die Steuern zu berechnen, die der Finder zu begleichen hatte.

Das waren alles ziemlich schwierige Aufgaben, die viel Energie, aber auch eine eindeutige Position verlangten, denn der Strandvoigt stand mit seinen Pflichten oft zwischen der herzoglichen Landesregierung, die klare Gebote zum Schutz der Schiffe und ihrer Ladung erlassen hatte, und der Bevölkerung, die sich auf ein altes Notrecht berief, das es ihnen erlaubte, ein gestrandetes Schiff und die Ladung als ihr Eigentum zu betrachten.

Ich begann, mich einzuleben. Als erstes versuchte ich, Ordnung zwischen den Papieren herzustellen. Es gab für viele Vorgänge Fragebögen, die in einer staatlichen Kanzlei in Stralsund in sauberer deutscher Schrift und in größerer Anzahl hergestellt worden waren. Und es gab auf der anderen Seite ausgefüllte Fragebögen, die so schlecht geschrieben waren, dass man sie kaum entziffern konnte. Ich versuchte, beides voneinander zu trennen und mir einen Überblick über die abgeschlossenen Vorgänge zu verschaffen. Dabei fiel mir die große Zahl der Strandungsberichte auf, die alle mit menschlichen Tragödien verbunden waren. Ich verweilte bei einem

Bogen, der die Feststellung enthielt: »Das Schiff kenterte, dabei ertrank der Captain und der Schiffsjunge.« Das war so erschreckend nüchtern, dass man genauso sagen können: »Das Boot kenterte, dabei fielen zwei Holzklötze ins Wasser.« Aber das gehörte ganz offensichtlich zum Berufsrisiko und war ganz normal.

Ich lebte mich schnell ein, war morgens um 7 Uhr in der Schreibstube, heizte den kleinen Ofen an, machte Holz klein, erledigte die Schreibaufgaben, die mir der Strandvoigt übergab, und ging abends um 6 Uhr nach Hause in eine kleine Stube, die man mir zugewiesen hatte. Ich hatte mir in Stralsund vor meiner Abreise ein Buch über Navigation gekauft und hatte jetzt die Muse, es eifrig zu studieren. Ich bekam von meiner Wirtin, einer sehr netten älteren Fischerfrau, immer ein warmes Abendbrot, das in den meisten Fällen aus Kartoffeln mit Quark und einem Salzhering bestand. Den Tag über musste ich mich selbst versorgen. Dazu gab es im Dorf einen kleinen Kolonialwarenladen, der ab und zu auch Dinge anbot, die von den deutschen Faktoreien in Afrika oder aus Amerika stammten. Dazu gehörten neben einigen Gewürzen auch Kokosnüsse, die kunstvoll auf dem Ladentisch zu einer Pyramide aufgestapelt waren. Im Allgemeinen waren die Kolonialwaren aber so teuer, so dass ich sie mir nur ansehen konnte.

Im Dorf gab es auch eine Bäckerei, in der ich mein Brot kaufte und zum Sonntag ein Stückchen Mohnkuchen erwarb. Ich musste sparen, denn ich brauchte neue Schuhe, eine neue Jacke und eine neue Hose. Meine Sachen wurden langsam immer enger, denn ganz offensichtlich war ich noch nicht ganz ausgewachsen. Ich hatte zwar schon die richtige Länge von etwa 6 Fuß, aber ich war dünn wie eine Bohnenstange. Nun wurde ich immer kräftiger und muskulöser, denn der Strandvoigt hatte nach meiner Einarbeitungszeit oft nichts für mich zu tun. Da er selbst über ein Fuhrwerk und zwei Pferde verfügt und den Transport von Gütern, die im Hafen anlandeten, zu ihrem Adressaten übernahm, musste ich bei den Verladearbeiten kräftig mit anpacken. Oft schickte er mich auch mit einer Getreidefuhre nach Prerow zu der Holländer Mühle in der Mühlenstraße. Dort musste der Wagen entladen und mit Mehl neu beladen werden, das dann in Zingst wieder verschifft wurde. Das waren schwere Arbeiten und ich hatte ständig Hunger. Meine Muskeln wurden zäh und kräftig und andere Jugendliche begegneten mir mit Respekt. Da ich aber weder hinter ihren Mädchen her war, noch mich in den Kneipen sehen ließ, kam es in meiner Zingster Zeit nie zu tödlichen Auseinandersetzungen.

Die Tage vergingen mit etwas Schreibkram, Botengängen und meinen sonstigen Aufgaben sehr ruhig. Weihnachten konnte ich drei Tage frei nehmen, um nach Klausdorf zu unseren Eltern zu fahren. Von diesen drei

Tagen war ich einen Tag wirklich zu Hause, denn die Reise beanspruchte jeweils einen ganzen Tag.

»Du, lieber Bruder, warst zu dieser Zeit beim Militär, so dass wir uns nicht sehen konnten, was ich sehr bedauerte. Unsere Eltern hatten sich über meinen Besuch sehr gefreut und Muttern hatte Apfelkuchen gebacken.«

Als ich wieder in Zingst war, wurde es hundekalt. Der Januar hatte es in sich und ich musste ständig Holz klein machen, um den eisernen Ofen zu füttern, der unsere Schreibstube erwärmt. Das Holz gehörte zu dem Deputat, das dem Strandvoigt von der Gemeinde zugewiesen wurde. Der Winter verging ohne ein besonderes Ereignis. Im März meldete sich das Frühjahr mit einer Reihe von Sturmperioden an und Heinrich Kruse unkte schon die ganze Zeit, dass jetzt irgendwann etwas passieren würde.

Schiff in Seenot

Er behielt Recht. Am 17. März gegen 2:30 Uhr morgens klopfte es mächtig an meine Tür und eine Stimme brüllte: »Du süst sofort taun Strandvoigt kamen!« Ich war noch nie so schnell draußen. Als ich die Haustür öffnete, trafen mich heftige Sturmböen und Starkregen schlug mir ins Gesicht. Ich hatte mir eine wasserdichte Plane um die Schulter gelegt und meine Schirmmütze aufgesetzt, so dass ich einigermaßen geschützt war. Als ich in der Schreibstube ankam, kam mir der Strandvoigt schon entgegen. Ich erkannte ihn zunächst nicht, weil er in seinem Ölzeug steckte und den Südwesten tief ins Gesicht gezogen hatte. Als er mir zu rief: »Kumm mit, Schipp uppen Strand«, war mir alles klar. Er war wie ausgewechselt. Aus dem etwas schlacksigen und stets etwas gelangweilten Mann war ein energischer und sehr schnell reagierender Anführer geworden, für den es keinen Widerspruch gab. Ich fragte nur: »Wo?«, und bekam die kurze Antwort: »Bi Müggenburg. »Hol fix eis de Pier un denn Wogen un kümm taun Rettungsschuppen, wi bruken denn Raketenapparat«. Als ich beim Rettungsschuppen ankam, waren schon ein paar Männer dabei, das Rettungsboot herauszuziehen. Es standen auch schon mehrere Pferde bereit, die den Trailer mit dem Boot ziehen sollten. Ich sagte den Männern, dass der Raketenapparat auf meinen Wagen geladen werden sollte. Sie fassten alle mit an und wir hoben gemeinsam das schwere und sperrige Gerät auf die Ladefläche. Dazu kamen mehrere 100 m dünne und dicke Leinen und eine Kiste mit drei Raketen. Ich fuhr los in Richtung Müggenburg. Es war stockdunkel und wenn die Pferde den Weg nicht gekannt hätten, wären wir sicher in einem Gebüsch gelandet. Ich hatte zwei Sturmlaternen angezündet und seitlich am Wagen aufgehängt.

Sie baumelten hin und her und gaben ein schwaches Licht von sich. Bis nach Müggenburg waren es etwa 2 km. Ich musste kurz hinter der »Alten Straminke« die Straße nach Müggenburg verlassen und nach links abbiegen, um an den Strand zu kommen. Dort befand sich ein langgestreckter Dünenschutzwald und ein Weg, der zwischen der Düne und dem Holz verlief. An unserem Ziel angekommen, traf mich der Sturm mit ganzer Kraft. In etwa 300 bis 400 Metern Entfernung sah ich ein schwaches Licht. Das musste das Schiff sein. Dann erkannte ich langsam, dass es quer lag und ganz offensichtlich durch den starken Nordwestorkan auf die äußere Sandbank gedrückt wurde.

Gegen 5 Uhr luden wir auf Geheiß des Strandvoigtes den Raketenapparat ab und stellten ihn am Strand so auf, dass er in Richtung des Havaristen zeigte. Der Raketenapparat bestand aus zwei Stützen, die vorne an einer Lafette befestigt waren. Mit diesen Stützen konnte man jetzt den Neigungswinkel der Lafette, die mit ihrem hinteren Ende auf dem Strand auflag, steiler oder flacher einstellen. Der Strandvoigt war sich noch nicht ganz im Klaren, wie man die Rettungsaktion beginnen sollte, und beriet sich kurz mit dem Vormann des Rettungsbootes. Die Brandung war sehr stark und so kamen sie zu dem Schluss, den Raketenapparat einzusetzen, um zunächst einmal eine Verbindung zwischen Land und Schiff zu schaffen.

Es war jetzt hell geworden, so dass wir die schwierige Lage erkennen konnten, in der sich die Mannschaft des Schiffes befand. Das Schiff war so auf die Sandbank gedrückt worden, dass es fast auf der Steuerbordseite lag. Die Masten zeigten in dieser Schräglage zum Land hin. Die Mannschaft versuchte, sich verzweifelt auf dem schrägen Deck zu halten, und die Männer winkten ständig zu uns herüber. Es würde nicht mehr lange dauern, bis das Schiff durch die anstehende Brandung zerschlagen wird.

Eile tat Not. Der Strandvoigt legte die erste Rakete auf die Lafette und verband sie sorgfältig mit einem dünnen Seil, das in einer der Kisten aufgeschlossen lag. Die Kiste wurde schräg vor die Lafette gestellt, so dass die Rakete das Seil ohne großen Widerstand mit sich reißen konnte. Wir traten ein paar Schritte zurück und der Strandvoigt zündete mit einer Lunte die Zündschnur der Rakete. Es dauerte nur wenige Sekunden, da jagte die Rakete mit einem gewaltigen Feuerstrahl und lautem Zischen auf das Boot zu. Sie überflog den Havaristen und das Seil senkte sich auf die Takelage hernieder. Aber die Mannschaft bemühte sich vergeblich, an das Seil heranzukommen. Es lag hoch in der Takelage, so dass niemand es, ohne sein eigenes Leben zu riskieren, erreichen konnte. Der Strandvoigt legte die zweite Rakete auf die Lafette und verringerte den Anstellwinkel um wenige Zentimeter. Wieder jagte die Rakete zum Boot

und durchschlug jetzt die Takelage nur knapp über der oben liegenden Backbordreling. Zwei Matrosen, die sich am Großmast festgebunden hatten, ergriffen die Leine und zogen das daran befestigte starke Seil und ein paar Umlenkrollen zu sich hinüber. Das war eine sehr schwere Arbeit, denn der Abstand zwischen dem Land und Schiff betrug noch immer etwa 300 Meter. Das Wasser war eiskalt und die Brandung und die Regenböen hatten die Männer total durchnässt und ausgekühlt. Als das Seil auf dem Schiff festgelegt war, beschlossen der Strandvoigt und der Vormann, keine Hosenbojen einzusetzen, weil die Leine zu tief lag und die Männer vom Boot damit zu lange durch das kalte Wasser gezogen worden wären, was für sie den sicheren Tod bedeutet hätte. Der Vormann, der Strandvoigt und acht Seeleute sprangen in das bereitstehende Rettungsboot und ruderten zu dem Havaristen.

Um nicht abgetrieben zu werden, hatte der am Bug stehende Strandvoigt das Seil gefasst und zog mit aller Kraft das Rettungsboot in die richtige Richtung. Die Leeseite des Havaristen bot für kurze Zeit die Möglichkeit, die Mannschaft im Windschatten des Bootes zu übernehmen. Die Leute waren so steif gefroren, dass alle freien Hände zufassen mussten, um diese armen Menschen in das Rettungsboot zu hieven. Einschließlich des Captains waren es sechs Mann. Zwei Mann waren vor dem Eintreffen des Rettungsbootes von Bord gespült worden und ertrunken. Ihre Leichen wurden später in der Nähe von Pramort gefunden.

Die Männer erhielten Decken, dann halfen wir ihnen, auf meinen Wagen zu klettern und ich brachte sie auf dem schnellsten Wege nach Zingst in die dortige Gastwirtschaft. In der Zwischenzeit hatte sich in Zingst ganz schnell herumgesprochen, dass ein größeres Schiff gestrandet war, und viele kamen und brachten für die verunglückten Seeleute warme Kleidung und Decken. Der Wirt und seine Frau bereiteten außerdem eine warme Mahlzeit und verabreichten heiße Getränke. Die Verunglückten boten ein schlimmes Bild, das man nicht so schnell vergisst.

Ich fuhr mit dem Fuhrwerk zurück zur Unglückstelle, um die Gerätschaften aufzuladen und zurückzubringen. Die Seile, die zum Schiff rüber führten, mussten gekappt werden und trieben ab. Wir sahen, wie das Schiff durch jede Brandungswelle angehoben wurde und dann wieder auf die Sandbank zurückschlug. Wahrscheinlich waren die Planken auf der Steuerbordseite schon eingedrückt. Dann gab es einen lauten Knall und wir sahen, dass der Großmast kurz über dem Deck abbrach und im Wasser trieb. Es dauerte nicht lange, da ereilte den Besanmast das gleiche Schicksal. Beide Masten hingen jetzt nur noch an den zahlreichen Seilen

der Takelage. Das Zerbersten des Schiffsrumpfes erfolgte jetzt Schritt für Schritt.

Wir hatten in der Zwischenzeit die am Strand verteilten Utensilien, die der Rettung der Schiffbrüchigen gedient hatten, eingesammelt und auf den Wagen geladen. Dann wurde der Trailer so weit als möglich ins kochende Wasser geschoben und das Rettungsboot unter Ausnutzung der anlaufenden Wellen auf dem Wagen platziert. Die Pferde zogen an und der Trailer mit Boot kam auf den Strand. Das Boot musste mit großem Kraftaufwand noch einmal richtig platziert werden und wurde dann festgezurrt. Dann bewegte sich der ganze Tross schweigend in Richtung Zingst.

Der Strandvoigt hatte den Captain für den nächsten Tag zu um 10 Uhr in die Voigtei bestellt, um den Strandungsbericht und die Formalitäten für die ertrunkenen Seeleute fertig zu stellen. Ich war früh auf den Beinen, um noch einmal nach dem Schiff zu sehen. Als ich am Strand ankam, hatte sich das Wetter beruhigt, aber die Brandung war noch sehr schwer. Von dem Havaristen war nichts mehr zu erkennen.

Erst drei Jahre später sollte ich die Reste des Wracks noch einmal zu Gesicht bekommen. Aber bis dahin musste ich als Schreiberling noch manche dramatische Situation erleben.

Ich kehrte in die Schreibstube zurück und meldete dem Strandvoigt, dass das Schiff verschwunden sei.

Wenig später traf der Captain ein. Er hatte den Rudergänger mitgebracht, der ihn bei der Beantwortung der Fragen unterstützen sollte. Ich nahm mir die vorgefertigten Formulare und setzte mich an meinen Tisch. Federhalter und Tinte standen bereit, es konnte losgehen.

Als der Captain eintrat, wurde er durch den Strandvoigt sehr freundlich begrüßt. Der Strandvoigt drückte ihm sein Beileid zum Verlust der beiden ertrunkenen Matrosen und seines Schiffes aus und bat ihn, auf dem Stuhl am Tisch Platz zu nehmen. Ich holte von draußen eine Fischkiste rein, stellte sie hochkant und bot sie dem Rudergänger als Sitzmöglichkeit an. Einen Augenblick sagte niemand ein Wort. Der Captain hatte den Kopf leicht gesenkt. Man sah ihm das Leid an, das ihn getroffen hatte. Er hatte zwei Menschen verloren, sein Schiff und die Ladung waren nicht mehr zu retten und sein persönliches Hab und Gut schwamm irgendwo auf dem Grund der Ostsee oder wurde verdorben an Land gespült.

Er war ein kräftiger untersetzter Mann, dem die gespendeten neuen Sachen nicht ganz passten. Seine eigene Bekleidung hing noch irgendwo bei mitleidigen Leuten auf der Leine zum Trocknen.

Der Strandvoigt nahm den ersten Fragebogen und erklärte mit kurzen Worten, dass er für die vorgesetzte Behörde in der Pflicht wäre, einen

Brief 1

genauen Bericht des Vorgangs abzufassen und an die königliche Regierung nach Stralsund zu schicken.

Ich hatte den gleichen Fragebogen vor mir liegen und setzte schon mal in den Kopf das heutige Datum, den 18. März 1877, ein und ergänzte die beiden Fragen nach der Strandvoigtei und dem Strandamt.

Zu Eurer Kenntnis und im Sinne der Genauigkeit meiner Schilderung gebe ich jetzt einfach den Fragebogen und die Antworten der beiden Schiffsbrüchigen so wieder, wie es sich zu getragen hatte.

Strandvoigtei Zingst

Zingst den 18. März 1877

Strandamt Zingst

Bericht über eine Strandung

1. Name des Schiffes?

Hoffnung

Heimathafen?

Rostock

Nationalität?

Deutsch

Takelung?

Rahschoner

Größe nach Tonnen oder Lasten?

120 Tonnen

2. Name des Capitäns?

Erich Mathes

Alter?

46 Jahre

3. Zahl der Mannschaft?

acht Mann und der Capitain

4. Zahl der Passagiere?

keine

5. Beladen mit?

Rohkreide

6. Auf der Reise?

von Ronne (Dänemark) nach Stralsund

Dazu berichtete der Captain folgendes: „Wir hatten in Ronne auf Bornholm in der Zeit vom 10. bis 16. März ungefähr 80 Tonnen Rohkreide übernommen, um sie zur Weiterverarbeitung nach Stralsund zu bringen. Der Wind stand günstig, blies mit etwa fünf Windstärken aus westlicher Richtung. Wir nahmen Kurs auf den Gellen zu, um von dort den Strelasund zu erreichen. Gegen Abend waren wir etwa auf der Höhe von Zingst. Da der Gellen ein schwieriges Fahrwasser war, beschloss ich, etwas östlich von Zingst vor Anker zu gehen, um die Nacht zu überbrücken und am nächsten Morgen die Fahrt fortzusetzen. Die Segel wurden geborgen und wir setzten etwa eine Meile vor dem Ufer den Buganker. Alles verlief ohne Problem. Der Blick auf mein Barometer zeigte mir aber, dass ein Sturmtief im Anzug war. Das Barometer war sehr stark gefallen. Ich gab deshalb den Befehl, alle Luken mit Tuch zu sichern und alle Deckgegenstände festzuzurren. Gegen 10 Uhr abends verstärkte sich der Wind und wurde zum Orkan. Er kam aus nordwestlichen Richtungen und brachte einen sehr starken Wellengang mit.

Wir fühlten uns in unserer Lage sicher, weil wir alles getan hatten, um einen solchen Sturm abzuwettern. Plötzlich bemerkten wir, dass der Anker nicht hielt. Ich befahl sofort, noch mehr Kette zu geben, aber alles blieb erfolglos. Wir wurden von den Riesenwogen langsam in Richtung Strand gedrückt. Ich gab den Befehl die Schwimmwesten anzulegen. Dann gab es ein kurzes hartes Geräusch und das Schiff begann, sich quer zum Wind zu stellen. Die Ankerkette war gebrochen. Wir fierten den zweiten Anker in der Hoffnung, eine Strandung zu vermeiden. Aber auch hier dauerte es nur wenige Minuten, dann brach die Kette. Der Versuch, über das Setzen eines Focksegels uns frei zu segeln, scheiterte noch im Ansatz. Der Sturm war in Böen so heftig, dass er das Segel, noch bevor wir es setzen konnten, zerriss und fort trug. Es dauerte jetzt nicht mehr lange, da spürten wir die erste Grundberührung. Es knirschte kurz und dann kamen die Stöße.

In dem flacher werdenden Wasser hatte sich eine gewaltige Brandung aufgebaut. Jede Welle hob das Schiff an und ließ es dann mit großer Wucht auf den harten Untergrund aufschlagen. Wir wussten, dass der Schoner dieser Gewalt nicht lange Stand halten würde. Der Wind drückte uns immer weiter auf die Sandbank, so dass das Schiff in Schräglage geriet. Beim Versuch, das Beiboot klar zu machen gingen dann zwei meiner

Brief 1

Männer über Bord und verschwanden in dem brodelnden Wasser. Die überkommende See riss das Beiboot vollends los und schlug es über Bord. In dem langsam heller werden Morgen erkannten wir, dass Hilfe nahte. Für uns stand die Frage, wer schneller sein wird, die Rettung vom Land her oder der Tod in der Brandung, wenn das Schiff vorzeitig zerbricht.

Wir blieben am Leben, und ich möchte dafür Ihnen und der unerschrockenen Mannschaft des Rettungsbootes, sowie allen Helfern in der Not unseren ganz besonderen Dank ausrichten.“

Soweit die Ausführungen des Captains.

Der Strandvoigt blickte eine ganze Weile stumm auf den Tisch. Vielleicht war er selbst einmal in einer solchen Lage gewesen, denn er war lange zur See gefahren, und man merkte, dass ihn der kurze Bericht des Captains sehr berührte.

Dann las er weiter die Fragen vor und diktierte die Antworten, die ich in die Fragebögen einfügte.

7. Datum und Stunde, zu welcher man zuerst das Schiff in Gefahr bemerkte hat?

am 17. März um 1 Uhr morgens

8. Wann der Strandvoigt davon benachrichtigt wurde?

am 17. März um 2 Uhr morgens

Durch wen?

Name: F. Klein Stand Fischer

Wohnort: Müggenburg auf Zingst

9. Wann dem Schiffe die erste Hilfe gebracht wurde?

am 17. März um 6 Uhr morgens

In welcher Weise?

Mit dem Raketenapparat wurden Seile zum Havaristen rübergeschossen. Dann ruderte der Vormann Fullbrecht mit dem Strandvoigt und acht Mann zu dem Schiff und übernahmen den Rest der Mannschaft (fünf Mann) und den Captain. Zwei Mann waren vor Ankunft des Rettungsbootes von Bord gespült worden.

10. Datum und Stunde der Strandung?

am 17. März um 12:30 Uhr morgens

Kapitän Wilhelm Groth

11. Ob die Schiffsbesatzung durch Hilfe vom Lande gerettet wurde, in welcher Weise? Siehe oben. Oder ob dieselbe durch Selbsthilfe in Sicherheit gekommen ist, in welcher Weise?

Nein, ihr Beiboot war durch die Brandung von Bord gerissen worden.

12. Ort, wo die Strandung stattgefunden hat?

etwa 1,5 km östlich von Zingst

Entfernung des Schiffes vom Ufer?

etwa 300 m

Lage des Schiffes gegen das Ufer?

Das Schiff lag mit der Steuerbordseite gegen Land

13. Wassertiefe an der Stelle, wo das Schiff liegt?

circa 10 ft

14. Tiefgang des Schiffes vor der Strandung?

14 ft

15. Bodenbeschaffenheit an der Strandungsstelle, Stelle, ob steinig oder sandig?

Sand

16. Wind und Wetter?

Nord/West 11 Bf, sehr schlecht

17. Seegang?

sehr hoch

18. Richtung und Fahrt des Stromes?

Der Strom setzte stark nach Ost.

19. Ob Aussicht vorhanden ist, das Schiff wieder abzubringen, oder die Ladung oder einen Teil derselben zu bergen?

Nein, das Schiff wurde wrack geschlagen und sank am 18. März.

Der Strandvoigt

H. Kruse

Gesehen das Strandamt

F. Bunge

Zu den beiden toten Seeleuten konnte zu diesem Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden, weil die Leichen noch nicht gefunden wurden. Das erfolgte später.

Nach diesem Schiffbruch erlebte ich im Verlaufe dieses Frühjahrs noch drei Strandungen, die aber nicht so dramatisch verliefen. In zwei Fällen weigerten sich die Captaine, Hilfe anzunehmen, und versuchten nach dem Nachlassen des Sturmes, sich selber wieder flott zu machen. Ein Hauptgrund waren die hohen Rettungs- und Bergungskosten, die zum Teil in die Kasse des Strandvoigtes flossen.

Auf der Navigationsschule in Wustrow

Im Herbst hatte ich vor, meine Tätigkeit beim Strandvoigt zu kündigen, um dann nach Wustrow an die Navigationsschule zu gehen. Ich wollte den Strandvoigt nicht so Knall auf Fall allein lassen und hatte mich deshalb an einen Schulfreund gewandt, der zwei Klassen unter mir in Stralsund die Schule besuchte. Als ich seinen Antwortbrief erhielt mit der Auskunft, dass er im September mit Freuden meine Aufgabe in der Strandvoigtei übernehmen würde, habe ich dem Strandvoigt mein Anliegen offenbart. Ich war auf ein Donnerwetter gefasst, aber er blieb ruhig und sagte dann nur: »Dau dat, min Jung, man weet nie, wo ans dat gaut is. Ik giff di ok en Schien mit up dienen Wech, dat du mi fletig to Sieht stahn hest.«

Anfang September war es dann so weit. Ich hatte meine wenigen privaten Sachen, darunter mehrere Bücher zu Naturwissenschaften und Navigation, Schreibkram, eine Decke, Mantel, Regenschutz, Ersatzschuhe und einen guten Anzug in einer selbst gezimmerten Kiste verpackt und wartete jetzt nur noch auf meinen Freund. Am 12. September traf er ein. Ich stellte ihn dem Strandvoigt vor. Dort verlief alles so, wie bei mir auch. Er musste dem Strandvoigt versichern, stets die Wahrheit zu sagen und sich nie am Strandgut zu vergreifen. Dann brachte ich ihn zu meinen Wirtsleuten und er konnte meine kleine Stube übernehmen.

Für mich wurde es Zeit, abzureisen. Ich verabschiedete mich sehr höflich bei dem Strandvoigt und bedankte mich sehr für alles, was ich gelernt hatte, und für das Papier, das er mir als Empfehlung für meine Bewerbung mitgab. Meinem Freund wünschte ich alles erdenklich Gute und versprach, mich bald möglichst bei ihm zu melden.

Der Strandvoigt stellte mir seinen Wagen und ein Pferd zur Verfügung. Ein Nachbarjunge, der sich im Kutschieren auskannte, holte mich am Morgen des folgenden Tages ab und fuhr mich nach Wustrow. Das waren etwa 30 km. Er hatte Verwandte in Wustrow und konnte dort das Pferd

unterstellen und selbst übernachten. Wir kamen am späten Nachmittag in Wustrow an. Ich fuhr zunächst einmal mit zu den Verwandten des Jungen und befragte sie, ob ihnen eine Familie bekannt wäre, die mir für die Dauer meines Studiums ein Zimmer vermieten könnte. Sie nannten mir den Namen einer Familie, die am Friedhofsweg wohnte. Wir fuhren mit meiner Kiste dort hin und ich fand in der Tat bei den genannten Leuten ein Unterkommen für einen guten Preis. Ich gab dem Jungen drei Mark und er fuhr zurück zu seinen Verwandten, die in der Nähe der Kirche wohnten.

Am nächsten Morgen marschierte ich zur Navigationsschule und stellte mich dem damaligen Direktor Ernst Friedrich Schütz vor. Ich hatte nach einer schriftlichen Bewerbung, die ich bereits im August an ihn gesandt hatte, die Zusage, dass ich mein Studium am 25. September beginnen könnte. In dem Gespräch ergänzte ich meinen bisher kurzen Lebenslauf durch die Benennung meines Wunsches, der darin bestand, nach der Navigationsschule praktische Erfahrungen auf einem Schiff der Marine zu sammeln und als Bootsmannassistent, dann als Bootsmann tätig zu werden und später einmal das »Steuermannspatent auf große Fahrt« zu machen. Dabei übergab ich ihm das wohlwollende Schreiben des Strandvoigtes Heinrich Kruse. Er sagte mir, dass die Navigationsausbildung zwei Jahre dauern würde und eigentlich die praktische Erfahrungen auf einem Schiff voraussetzen würde. Da ich bei Herrn Kruse an zahlreichen schwierigen Seenotrettungen mitgewirkt hätte und damit auch das seemännische Handwerk erlernt hätte, würde mir diese Zeit angerechnet.

Er wünschte mir ein erfolgreiches Studium und sagte nur noch: »Na, dann wollen wir mal sehen.«

Als ich das erste Mal die Unterrichtsräume besuchte, fühlte ich mich zurück versetzt in die Zeit meines Schulbesuches in Stralsund. Das Besondere in diesen Klassenräumen waren die hohen Schränke an den Wänden, die mit Glastüren versehen waren. Hinter ihnen lag eine große Zahl von Instrumenten, deren Bedeutung ich nicht kannte, aber sicher bald kennenlernen würde. Sie waren größtenteils aus Messing gefertigt und blinkten in dem einfallenden Licht. An einigen Geräten waren kleine Spiegel angebracht und Messingbögen, wie bei den alten Schulzirkeln. Andere bestanden aus langen ineinander verschiebbaren Rohren mit gläsernen Linsen vorn und hinten und ich bin sicher nicht falsch mit der Annahme, dass es sich hier um Fernrohre handelte, die von Offizieren auf den Schiffen benutzt wurden. Ich erkannte ein Lot, mehrere Kompassen, ein

Stundenglas und mehrere Chronometer. Für vieles hatte ich überhaupt keine Deutung. Dann begann der Unterricht.

Es würde Euch jetzt sicher langweilen, wenn ich den Ablauf der Unterrichtsstunden schildern würde. Interessant war aber die Auswahl der Fächer, in denen wir von verschiedenen Lehrern unterrichtet wurden. Zu ihnen gehörten unter anderem:

Die astronomische Navigation, die immer sehr spannend war, weil wir dazu zeitweilig nach dem Dunkelwerden auf den Kirchturm von Wustrow stiegen, um ein ungestörtes Sternenbild beobachten zu können, weiterhin die Nautik, nautische Rechenkunst, Geographie, Mathematik und Physik sowie die Sprachen: Englisch und Französisch.

Ich war zwar nie der Primus der Klasse, aber es fiel mir auch nicht schwer, dem Unterricht zu folgen und den gebotenen Lehrstoff im Gedächtnis zu behalten. Ich schrieb während der Stunden eifrig alles mit, was die Lehrer vortrugen, um es zu Hause zu repetieren.

Eine besondere Freude bereitete mir immer der praktische Umgang mit den Instrumenten. Dabei hatte ich eine besondere Vorliebe für die Bestimmung der genauen Koordinaten eines Standortes und die Bestimmung von Entfernungen mit Hilfe eines Sextanten und einer einfachen Winkelfunktion.

In dieser Zeit hatte ich einen Gleichgesinnten gefunden. Er hieß Jochen Witt und wir machten viele Arbeiten gemeinsam. Das betraf sowohl das Abfragen des Unterrichtsstoffes als auch die Arbeit mit dem Sextanten und die nicht ganz einfachen Berechnungen von Koordinaten bei der astronomischen Navigation.

Der Abschluss meiner Ausbildung in Wustrow

Als wir 1880 kurz vor dem Abschluss unseres Studiums standen, erhielten wir eine sehr praktische Prüfungsaufgabe. Sie bestand darin, die genauen Koordinaten aller Wracks zu erfassen, die im Bereich Fischland, Darß und Zingst in Küstennähe (maximale Tiefe 10 m) lagen. Dazu erhielten wir eine Karte, in die nach den Angaben der Strandungsberichte aus den Strandvogteien die ungefähre Lage der Wracks eingetragen worden waren. Diese Karte sollte also präzisiert werden.

Wir machten uns mit Feuereifer an die Vorbereitung. Dabei wurden wir durch die Schule mit der Bereitstellung von Ausstattungsgegenständen unterstützt. Wir erhielten eine leichte Tauchausstattung, bestehend aus einem offenen Helm mit Anzugweste und Gewichten und einer Luftpumpe mit ca. 25 m Schlauch, zwei Sextanten, ein Lot, einen kleinen

ankerförmigen Haken mit ca. 50 m Seil, der dem Auffinden der Wracks dienen sollte, und ein Guckkasten, mit dem man bei unruhiger Wasseroberfläche von Bord aus den Grund beobachten konnte sowie Schreibmaterial, Schlafdecken und natürlich auch das Boot der Navigationsschule mit drei Riemen und einem Spritsegel. Verpflegung für ungefähr zehn Tage mussten wir uns selbst besorgen. Das Material und die Lebensmittel wurden, soweit das notwendig war, in wasserdichten Säcken verpackt.

Die Schwierigkeiten, die sich für uns auftaten, bestanden darin, das Boot vom Hafen, der auf der Boddenseite von Wustrow liegt, auf die Seeseite zu bringen. Das Boot war ungefähr 5,5 m lang und 2 m breit. Hier halfen uns die Fischer, zu denen wir gute Verbindungen hatten, mit einem Trailer und mit den Pferden. Es ging alles gut und wir erreichten südlich von Wustrow unbeschadet den flachen Strand. Alle fassten mit an, so dass das Boot schnell im Wasser war.

Es war Juni und wir hatten eine der schönen Warmwetterperioden mit leichtem Süd-West-Wind, wie man sie oft im Mai oder Juni erleben kann. Wir machten es uns im Boot bequem und segelten in Richtung Norden im Abstand von ca. 250 m parallel zu Küste. Es dauerte nicht lange, da hatten wir bereits das erste Ziel erreicht. Dabei handelte es sich um die Wracks von zwei Schiffen, die ungefähr auf der Höhe des Bakelberg etwa 300 m von der Kliffküste entfernt zwischen Wustrow und Ahrenshoop liegen sollten. Wir rollten das Segel ein, Jochen setzte sich auf die Ruderbank, legte die Riemen in die Dollen und fing an, zu rudern. Wir fuhren zunächst dichter an die Küste heran und entfernten uns dann in einem weit ausholenden Zickzackkurs in Richtung See. Mit unserem Hakenanker konnten wir hier nicht viel ausrichten, denn der Untergrund bestand aus Ton, der tiefe Rillen und Löcher bildete, in denen der Haken ständig hängen blieb. Während mein Freund ruderte, hatte ich mich über das Spiegelheck gelegt und beobachtete mit dem Guckkasten den Meeresgrund. Es war ein schöner Anblick, denn viele Pflanzen wuchsen auf den großen und kleinen Steinen, die zwischen den Tonbergen und Tälern lagen. Das Wasser war durch die ruhige See klar und ich konnte die kleinen Fische, die zu Dutzenden zwischen den Pflanzen spielten, wunderschön beobachten, so dass ich bald meine eigentliche Aufgabe vergaß und mich nur an der wechselvollen Unterwasserlandschaft erfreute. Plötzlich traf mich die Stimme von Jochen, als er fragte: »Gift dat dor wat to seihn?« Ich sagte nur: »Nee.« Jetzt war ich wieder ganz auf meine Arbeit orientiert und es dauerte auch gar nicht lange, da tauchte in dem grünen Licht des Wassers ein großer dunkler Gegenstand auf, der sich beim Näherkommen als eines der gesuchten Wracks entpuppte. Es lag umgekehrt auf dem Grund, so dass der Schiffsdeck als lange, schlanke, dunkle Erhebung erkennbar

war. Teilweise waren die Boden- und Seitenplanken noch erhalten und zwischen den gut sichtbaren Spanten wuchsen dünne Wasserpflanzen, wie braune Fäden zur Oberfläche. Ich sagte Jochen Bescheid und wir ankerten. Dann begann die eigentliche Tätigkeit. Wir loteten die Tiefe aus, in der das Wrack lag, nahmen die beiden Sextanten und bestimmten getrennt den Standort des Wracks. Unsere Berechnungen stimmten überein und wir trugen die Werte in die vorliegende Seekarte ein. Auch das Auffinden des zweiten Wracks ließ nicht lange auf sich warten. Es lag aufrecht und Reste der Spanten ragten beidseitig aus den Bodenplatten. Nach der Vermessung und Registrierung segelten wir weiter. An diesem Tag fanden wir noch drei Wracks vor der Westküste des Darß. Hier gab es keinen Ton mehr, sondern nur noch Sand. Wir setzten unseren Haken aus und ruderten jetzt beide. Wider Erwarten fanden wir auch die drei auf der Karte markierten Wracks relativ schnell und vermaßen sie. Sie waren fast alle stark eingesandet, so dass in allen Fällen nur wenige Spanten oder Teile der ehemaligen Beplankung oder der Kiel erkennbar waren.

Als wir damit fertig waren, begann es langsam zu dämmern. Wir ruderten an Land, zogen das Boot auf den Strand und legten sicherheitsshalber den Anker an einer langen Leine hoch am Ufer aus.

Dann machten wir ein kleines Feuer, holten uns etwas Brot und Speck aus unseren Vorräten und hängten einen kleinen Kessel mit Wasser über die Flammen, um uns einen Tee zu kochen.

Der Himmel war klar und alle Sterne, deren Namen wir so fleißig gelernt hatten, begannen in der Dunkelheit zu leuchten. Wir wickelten uns in unsere Decken und schließen schnell ein. Dabei trugen die brechenden Wellen, mit ihrem leisen Rauschen und Zischen sicher dazu bei.

Am nächsten Morgen waren wir schon früh auf den Beinen. Wir badeten ausführlich, kochten uns noch einmal einen Tee, aßen Brot mit Marmelade und rüsteten uns für die Weiterfahrt. Der nächste Abschnitt sollte die Darßer Ort Spitze umfassen. Dieses Riffgebiet war in den Herbst- und Frühjahresmonaten für Segelschiffe eine ganz gefährliche Ecke. Wir hatten in unserer Karte, in dem zu untersuchenden Flachbereich, einen Großsegler, vermutlich eine Brigg und vier kleinere Fahrzeuge vermerkt. Von diesen fünf Schiffen haben wir trotz intensiven Suchens nur vier gefunden. Der Sandtransport und die Ablagerung von Sand sind in diesem Bereich sehr stark ausgeprägt, so dass statt der erwarteten Schiffsrümpfe wieder nur Reste der ehemals stolzen Segler erkennbar waren. Von dem Großsegler ragten der Bug und das Heck noch etwas aus dem Sand, so dass

wir das Ausmaß und die Größe des Schiffes in etwa abschätzen konnten. Das war sehr imponierend.

Diesmal übernachteten wir in der Prerowbucht. Es war sehr ruhig, bis wir etwa um 1 Uhr morgens durch Geräusche geweckt wurden. Wir erkannten im Halbdunkeln eine Rotte Wildschweine, die gar nicht weit von uns den Spülsum durchwühlten und zwischen dem angetriebenen Seegras und dem Tang nach Muscheln suchten, die sie laut knirschend zerkleinerten und verschluckten. Als wir uns aufrichteten, erkannten sie uns und türmten grunzend und quiekend.

Um 6 Uhr nahmen wir wieder unser Bad, frühstückten und segelten weiter nach Osten. Vor Prerow sollten noch drei Wracks liegen, von denen sich eines unmittelbar am Strand befinden sollte. Dieses Wrack haben wir natürlich sehr schnell entdeckt, denn die hochragenden Spanten waren weithin sichtbar. Die beiden anderen lagen wieder umgekehrt und etwa 250 m vom Ufer entfernt in einer Tiefe von etwa drei Metern. Nach ihrer genauen Registrierung segelten wir weiter. Zwischen Zingst und Prerow lagen noch einmal drei Wracks.

Die Arbeitszeit verging schnell und wir übernachtete, etwa eine halbe Meile östlich von Zingst. Ich erwartete den nächsten Tag mit großer Spannung, denn wir würden in dem vor uns liegenden Küstenabschnitt ganz sicher auch auf das Wrack der »Hoffnung« stoßen, deren Untergang ich unter den oben genannten dramatischen Bedingungen miterlebt habe.

Am nächsten Tag blieb das Wetter weiterhin warm und ruhig, so dass wir ungestört unserer Tätigkeit nachgehen konnten.

Die Stelle, an der ich die »Hoffnung« das letzte Mal im März vor drei Jahren gesehen hatte, hatte sich bei mir tief eingeprägt. Wir brauchten deshalb auch nicht lange nach ihr zu suchen. Sie war nach ihrer Strandung und der Zerschlagung des Rumpfes in etwas tieferes Wasser zurückgerutscht. Wir erkannten durch unseren Guckkasten ihr Skelett sehr schnell, das wie der Rumpf eines riesigen Walfisches mit den nach oben ragenden Rippen am Grund lag. Wir ankerten, machten die üblichen Messungen, bestimmten die Tiefe und die Koordinaten und beschlossen, »der Sache einmal auf den Grund zu gehen«. Dazu wollten wir unbedingt die Taucher-ausrüstung ausprobieren. Wir hakten das Ruder am Heck aus und hängten eine kleine Leiter über den Spiegel ins Wasser. Außerdem wurde ein starkes Ankerseil mit einem Bleiklotz beschwert und zum Grund herabgelassen.

Ich stülpte mir die Anzugweste mit dem darüber liegenden Helm über. Der Helm hatte etwa die Form eines Wassereimers mit einem großen Sichtfenster an der Vorderseite. In meinem Nacken befand sich der Stutzen für den Luftschauch mit einem Rückschlagventil, das den Rückstrom der eingepumpten Luft verhinderte. Der Schlauch wurde an

seiner anderen Seite mit der Pumpe verbunden, die etwa so funktionierte, wie eine Schwengelpumpe zum Wasserpumpen. Ich steckte mehrere Bleigewichte in die Taschen der Weste und Jochen begann zu pumpen. Ich spürte die einströmende Luft, stieg über die kleine Leiter ins Wasser und ließ mich dann an dem Seil langsam zu Boden gleiten. Das musste langsam geschehen, weil Jochen mit der Pumpe Druck aufbauen musste, um das von unten in die Weste und den Helm eindringende Wasser wieder zurückzudrücken. Alles klappte gut, ich durfte mich nur nicht nach vorn beugen, sonst würde Wasser in den Helm einströmen. Also blieb ich schön grade. Das Blei in meiner Weste war ausreichend und ich konnte mich jetzt in einem Radius von etwa 20 m bewegen. Das Wasser war etwa 6 m tief. Vor mir ragten die Spannen des Bootes auf. Sie waren schwarz gefärbt und einige gebrochen. Die beiden abgebrochenen Masten hingen jetzt auf der Backbordseite über Bord. Ein dicker Dorsch schwiebte ganz ruhig innerhalb des Schiffsrumfes, der völlig aufrecht lag. Es waren nur wenige Plankenstücke erhalten geblieben. Am Schiffsboden lagen Bretter unter denen Faschinen und Steine erkennbar waren. Sie dienten ganz sicher einmal der Stabilität des Bootes. Vorn am Bug war der Kettenkasten noch zum Teil erhalten geblieben. Die Reste der Kette waren zu einem Rostklumpen verschmolzen. Überall glänzten kleine Fische, die das einfallende Sonnenlicht an ihren hellen Seiten reflektierten. Ich marschierte langsam zum Heck. Die Heckverkleidung lag auf dem Boden, so dass man ihre Größe erkennen konnte. Ganz in der Nähe fand ich auch die beiden großen Anker. Sie waren halb im Sand vergraben, so dass nur eine Schaufel etwa 1 m herausragte. Ich legte meine Hand auf die Spitze der Schaufel und erinnerte mich für einen Augenblick an den Bericht des Capitains. Beim Zurückgehen fand ich halb im Sand vergraben eine größere Holzplatte, die offensichtlich einmal zur Deckbeplankung gehörte. Von den in Säcken verpackten Rohkreide war natürlich nichts mehr erhalten geblieben.

Mich hatte das alles sehr beeindruckt, so dass ich beschloss, eine Skizze anzufertigen, die ich diesem Brief an Euch beigefügt habe.

Als ich wieder an Bord unseres kleinen Schiffes war, wollte Jochen natürlich das Gleiche auch erleben und wir tauschten die Ausrüstung. Ich pumpte und Jochen stieg zu dem Wrack herab. Als er wieder zurückkam, war er von dem, was er gesehen hatte genauso begeistert wie ich. Wir philosophierten noch lange über das Leben, das Schicksal und die Reste, die die Natur von uns Menschen übrig lässt, wenn sie einmal erzürnt ist.

Indes ging unsere Arbeit weiter und als wir am 7. Tag in Pramort ankamen, hatten wir die genauen Positionen von 26 Wracks im küstennahen Bereich registriert. Wir übernachteten auf einer der Werderinseln, badeten und

Kapitän Wilhelm Groth

frühstückten am nächsten Morgen noch einmal ausführlich und segelten dann zurück.

Letzteres war nicht ganz einfach, weil der Wind noch immer konstant aus Südwest blies. Wir segelten deshalb mit einem großen Schlag möglichst hart am Wind nach Nordwesten, gingen dann nach Süden bis in Küstennähe und kamen beim nächsten Schlag um die Darßer Ort-Spitze herum. Jetzt wurde es ganz schwierig, weil der Wind direkt von vorn kam. Wir mussten ständig kreuzen und kamen nur langsam zu unserem Ziel. Der Wind ließ am Nachmittag völlig nach. Wir nahmen das Segel runter und ruderten. Gegen Abend hatten wir es geschafft. Wir beschlossen, das Boot den nächsten Tag zum Hafen rüber zu bringen und jetzt nur die teure Ausrüstung zur Schule zu transportieren. Als alles geschafft war, waren wir ziemlich erschöpft.

In den nächsten Tagen schrieben wir den Bericht. Wir legten die korrigierte Karte zu Grunde und erwähnten nicht nur die Koordinaten der Schiffe, sondern sagten auch etwas zu dem Erhaltungszustand der Wracks, zu der Versandung und zu den Strömungsverhältnissen. Das gefiel den Lehrern und sie sprachen uns ein Lob aus.

Am 18. September war es endlich soweit. Die Studenten der Schule hatten sich in der Aula versammelt und wir, die Abschlussseminaristen, saßen in der ersten Reihe. Wir waren 19 Absolventen und hatten alle unseren besten Anzug angelegt. Auf der Bühne hinter dem Podium erschien unser Direktor, Herr Schütze. Er hielt eine schöne Rede, in der er neben vielen amüsanten Begebenheiten aus dem Studium auf den Ernst des Lebens hinwies, der uns jetzt nach einer mehr oder weniger behüteten Jugend erwarten würde. Er ermahnte uns, ehrlich und aufrichtig zu sein und nie die Heimat zu vergessen. Um das Gesagte zu unterstreichen, zitierte er den ersten und dritten Vers eines Gedichts von Robert Reinick:

Vor allem eins mein Kind: Sei treu und wahr,
lass nie die Lüge deinen Mund entweihen!
Von alters her im deutschen Volke war,
der höchste Ruhm getreu und wahr zu sein.

Sprich ja und nein und dreh und deutle nicht,
was du berichtest, sage kurz und schlicht
was du gelobtest, sei dir höchste Pflicht,
dein Wort sei heilig, drum verschwend es nicht!

Am Ende seiner Rede wünschte er uns viel Glück und Erfolg für den vor uns liegenden Lebensabschnitt. Dann begann er, uns einzeln aufzurufen,

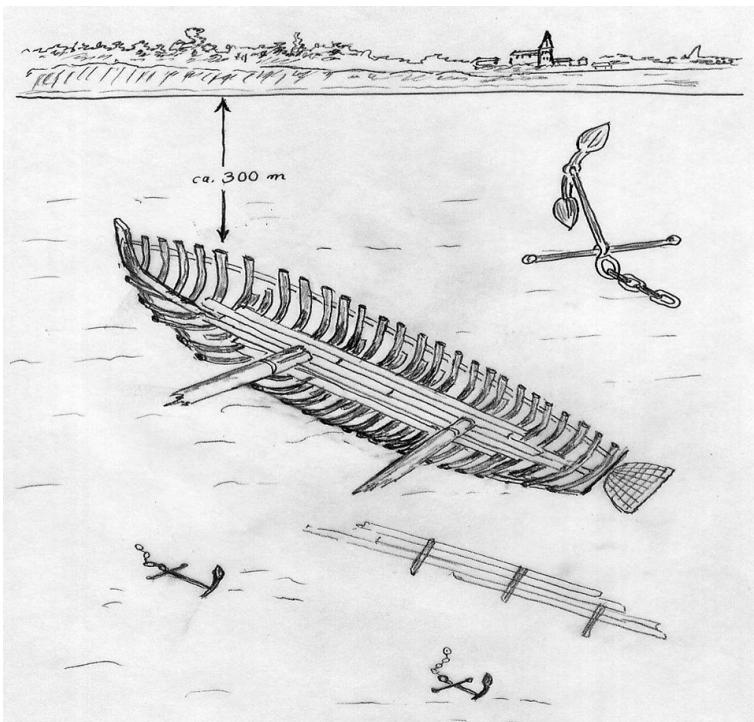


Abb.1: Das Wrack der gesunkenen »Hoffnung« (Juni 1880)

und bat uns, auf die Bühne zu kommen. Dort schüttelte er jedem die Hand und sprach seine persönlichen Glückwünsche zu den bestandenen Prüfungen aus und überreichte uns das begehrte Zeugnis oder wie es richtiger heißen würde: das »Navigationspatent«. Alle Studenten klatschten und wir waren froh und glücklich über diesen Augenblick der Anerkennung unserer Leistungen.

Ich blieb noch ein paar Tage in Wustrow, dann packte ich meine Sachen in die Kiste, die in der Zwischenzeit eine leicht fettig dunkle Färbung angenommen hatte.

Ich hatte vor, in den nächsten Tagen nach Kiel zum Flottenstützpunkt zu fahren, um mich dort anheuern zu lassen.

Wie mein Leben dann weiter verlief, erzähle ich Euch im nächsten Brief.

Ich wünsche Euch alles Gute und grüße Euch sehr herzlich

Euer Wilhelm