

Poller, Winden, Mast - einfach alles muss vom Eis befreit werden. Dann heißt es für die gesamte Crew: Eis kloppen!

Foto: Harry Banaszak



Die Wetterverhältnisse in der Ostsee sind speziell. Ein Kapitän, der schon seit vielen Jahren Ost- und Nordsee (Cargo: Bauholz) fährt, und schon einige harte finnische Winter erlebte, berichtete

in der Seemannsmission Mäntyluoto von seinen Erfahrungen. Verena Wilhelm und Wolfgang Pautz-Wilhelm zeichneten mit seinem Einverständnis Stichworte auf.

Von Wind und Wasser, Schnee und Eis ...

Ein Kapitän erzählt in der Seemannsmission von seinen Erfahrungen in der Ostsee

Vor einigen Jahren gab es einen besonders harten Winter in Finnland. Das Thermometer zeigte 35 Minusgrade Celsius, als der Kapitän mit seinem Schiff in Mäntyluoto einlief. Kapitän und Mannschaft wussten kaum, wie sie sich gegen die Kälte schützen und was sie anziehen sollten.

„Eis kloppen“

- Das Eis kann viele Schäden anrichten, erinnert sich der Kapitän: Wenn das Meer noch nicht zugefroren ist und die Wellen ins Schiff schlagen und sofort am Schiff gefrieren, dann wird es gefährlich und knochenharte Arbeit bei eisigem Wind und eiskaltem Wasser steht an: Poller, Winden, Mast - einfach alles muss vom

Eis befreit werden. Dann heißt es für die gesamte Crew: Eis kloppen!

- Richtig gefährlich kann das „Eiskloppen“ auch sein, wenn Nässe in die Handschuhe dringt. Ein Seemann von einem anderen Schiff, so der Kapitän, sei in solch einer Situation ein Finger erfroren und musste amputiert.

„Icing“ -

- ist ein anderer Schrecken der Seeleute. Schnell ist ein Schiff im Hafen wegen des Eises überladen. Und es dauert, bis es vom Eis befreit ist und ablegen kann.
- Der Kapitän erinnert sich auch an ein anderes Schiff, dass im Nord-Ostsee-Kanal festgehalten wurde, da es mit 300 Tonnen Eis total überladen war.

Eisrinne fahren

- Eine andere Winterspezialität in der Ostsee ist es, durch eine Eisrinne zu fahren. Ein Eisbrecher vornweg fährt die Rinne ins Eis.
- Die ersten ihm folgenden Schiffe passieren die Rinne noch ungehindert. Je mehr Schiffe jedoch die Rinne nutzen, desto feiner wird das Eis „zermahlen“.
- Irgendwann verhält es sich dann wie zäher Gummi. Folge: Die Schiffe kommen nicht mehr hindurch.

Kritische Situation

- Seine kritischste Situation erlebte der Kapitän vor der südfinnischen Küste: Das Schiff war zwischen dicken Eisschollen manövrierunfähig. Mit den Eisschollen trieb es auf die Felsen zu.

Bild:
Eiskonvoi in der Ostsee.
Foto: Harry Banaszak

- Der Eisbrecher war längst informiert, konnte aber wegen anderer Einsätze erst am nächsten Morgen kommen. Das wäre zu spät gewesen. Glücklicherweise konnten Kapitän und Besatzung das Schiff aus eigener Kraft aus dem Eis befreien.

Gefährlich wird es,

- wenn das Eis an der Schiffswand „hochwächst“; im schlimmsten Fall kann ein Schiff dann Schlagseite bekommen.
- dazu unfallträchtig mit einer Eisschicht an Deck!

Absolut unersetzlich sind

- die Eisbrecher. Über die Eiskarte oder die Schiffsmakler erfährt der Kapitän, wo sich der nächste Eisbrecher befindet, den er anfunken oder anrufen kann.

- Das Anlegen im Hafen kann bei starkem Eis schon mal zwei Stunden dauern.

Okay ist es,

- wenn das Eis nur als dünne Schicht auf dem Wasser liegt. Dann können keine Wellen ins Schiff schlagen und gefrieren.

Geschützt fahren

- kann man aber in der Ostsee auch, weil – was den Wind betrifft - in weiten Teilen der Ostsee viele Schären und große schwedische Inseln Schutz Windschatten bieten. •



Foto: Harry Banaszak

Rauhe See auf der Reise nach Liverpool.

Internationale Gedenkstätte der zivilen Schifffahrt Lübeck Momentaufnahme

50 Jahre liegt das Rettungsboot der „Pamir“ nun in unserer Kirche. Jedes Jahr im Frühjahr kommt das schwedische Segelschulschiff „Gunilla“ nach Lübeck. Der erste Landgang des Kapitäns mit seiner Crew von etwa 50 jungen Teenagern führt ihn in die Pamirkapelle. „Wir wollen Dank sagen, dass wir ohne größere Komplikationen diesen Teil unsres Törns geschafft haben.“

Und eines der jungen schwedischen Mädchen erzählt mir: „Wir sind hier an dem Rettungsboot und wollen den Respekt vor dem Wasser nicht verlieren.“

Dass vom Unglück der „Pamir“ vor 50 Jahren so überproportional viele junge Leute betroffen wurden, stellt junge Menschen heute noch vor eine existenzielle Frage: „Das könnte auch mir oder dir passieren, mein Leben ist nicht so sicher, wie ich das bisher immer gedacht habe.“ Das zu verarbeiten, damit umzugehen, ist eine wichtige Aufgabe. Erinnerung und Verantwortung für das eigene Leben gehören ja ebenso zusammen wie Erinnerung und Zutrauen zur eigenen Zukunft.

Das Boot und die Kapelle sind aber auch zu einem Ort der Hoffnung geworden für alle, die in Ihrem Leben Schiffbruch erlitten haben und das sind nicht nur Menschen, die ihr Leben auf See verbrachten.

Wenn ich mit Menschen an dem Pamirrettungsboot spreche, die nie zur See gefahren sind, höre ich von manchen Stürmen, die zu durchstehen waren, auch von etlichen Schiffbrüchen.

Dann schwingt leise in mir der Satz aus dem Jakobusbrief: Wenn Gott, der Herr will, werden wir leben und dies oder das tun. Manchmal sage ich ihn laut und oft hilft er. • *Lutz Jedeck*

Über die Unberechenbarkeit der See ...

Wir Seeleute, die ihrem Ruf folgen, und daraus unseren Beruf machen, erfahren spätestens dann die Unberechenbarkeit der See, wenn sie uns auch ihre andere Seite zeigt. Erst im brüllenden Sturm und mit dem Schiff zwischen den haushohen Wellen merken wir, dass die See meist fordert und nur zögernd gibt. Nicht nur in der weltweiten Fahrt, auch in der küstennahen, der Kleinen und der Mittleren Fahrt spielt die See mit uns und den Schiffen. Sie zeigt oft ihre Macht.

Dennoch trotzen wir ihr. Mit Ausdauer, Können und mit der Technik des 21. Jahrhunderts. Das gelingt nicht immer. Seekatastrophen und Öl verseuchte Küsten zeigen, wie hilflos der Mensch gegenüber dieser

Naturgewalt auch weiterhin ist. Dazu kommt die menschliche Unvernunft, sich zu überschätzen oder auch unzumutbare Regeln zu akzeptieren, die noch aus dem Mittelalter stammen.

Bis ins Jahr 2000 fuhr ich 20 Jahre lang als Kapitän auf Schiffen der Kleinen und Mittleren Fahrt. Es war eine aufregende Zeit. Mit dem Wissen, das mir an der Seefahrtsschule Grünendeich vermittelt wurde und mit meiner Erfahrung, kam ich immer gut mit der See zurecht.

Einige Situationen aber, so glaube ich heute, meisterte ich nur mit „der gütigen Hilfe des Himmels“. •

Kapitän Harry Banaszak im Vorwort von „Aus meinem Logbuch“ (s. Seite 13)

Niemals Angst, immer aber Respekt ...

Jaana Rannikko arbeitet seit fünf Jahren als „Sailing Chaplain“ bei der Finnischen Seemannsmission. 90 Tage im Jahr ist sie an Bord von finnischen Schiffen. Sie führt dort Gespräche mit der Crew und hilft, wo immer sie mit anpacken kann. Jaana ist sowohl an Bord von Passagierschiffen als auch auf Frachtern unterwegs.

So erinnert sie sich an ein Gespräch mit einem 58-Jährigen finnischen Kapitän, der seit seinem 15. Lebensjahr auf See arbeitet. Er zeigte ihr Bilder von einer Fahrt durch den Golf von Biscaya, wo sie von elf Meter hohen Wellen überrascht wurden. .

Jaana Rannikko registriert bei seinen Erzählungen von dieser Fahrt durch den Golf von Biscaya seinen Stolz, dass er auch diese Situation gut durchgestanden hat.

Auf die Frage, ob er Angst hatte in dieser Situation, antwortet er, dass er auf See niemals Angst hatte. Immer aber habe er Respekt vor der See

Bei ihren Fahrten im Winter über die gefrorene Ostsee durchlebte Jaana bislang noch keine brenzlichen Situationen. Allerdings erinnert sie daran, dass die gefrorenen Seile und der Schnee und das Eis an Deck eine erhebliche Gefahr darstellen. • *vewi/wpwi*

Foto: Janna Rannikko

Das war kein Orkan - das war die Hölle

Kapitän Harry Banaszak: Aus meinem Logbuch

„.... Die enormen Wellenberge mit der aufschäumenden See und die starke Gischt, die das Schiff wie Nebel umhüllt, zeigen die Urgewalten der Natur. Ohne Übergang bricht die Nacht herein. Ich schalte die Deckstrahler an, um die Wellen zu beobachten. Das Schiff wirft und schüttelt sich nun schon seit Stunden, giert durch den starken Seegang oft bis zu 25 Grad nach Backbord und dann nach Steuerbord. Wieder und wieder ergießen sich Wassermassen über Decks und Luken. Gut, dass die eisernen Sturmklappen angebracht sind.“

Am 1. November 1983 geriet der deutsche Frachter M/S Kämpfen bei ähnlichem Wetter und an fast gleicher Position in Seenot. Die Brecher hatten die Scheiben an den Aufbauten eingeschlagen, und Wasser ergoss sich in das Schiffsinnere. Das Schiff kenterte und sank. Der Kapitän und seine sechs Besatzungsmitglieder ertranken, sie konnten bei dieser aufgewühlten See nicht geborgen werden.

Als ich damals von diesem Notfall hörte, fuhr ich Linie auf einem Containerschiff in der Irischen See zwischen Liverpool und Belfast. Solche tragischen Fälle bleiben einem Seemann unauslöschlich im Gedächtnis. Und nun stecke ich selber in einem ähnlich schietigen Wetter.

Die Funkuhr zeigt schon weit nach Mitternacht. Noch immer bin ich auf der Brücke, zusammen mit dem Steuermann. Der Sturm heult mit unverminderter Kraft und Ausdauer über uns hinweg. Die Überlebensanzüge liegen griffbereit, für Jose Maria und den Assi in der Maschine und für uns von Deck in der Funkbude.

„Die M/S Esmeralda arbeitet hart in der hohen achterlichen See. Weit genug im freien Seeraum ändern ich den Kurs gegen die rasende See: Wir wollen nur abwettern und überleben.“

Foto: Harry Banaszak



Pablo, der Rudergänger, ist ganz weiß um die Nase. Ich sehe sein angespanntes Gesicht im Schein des Steuerkompasses. Bestimmt sehe ich nicht besser aus. Doch ich darf mich nicht gehen lassen. „Ja“, sage ich in die Dunkelheit, um mir Mut zu machen, „die Lage ist zwar höchst bedenklich, doch nicht hoffnungslos.“ Pablo verzieht sein Gesicht zu einer Grimasse: „Wird schon werden, Käptn, Hauptsache, unsere Pferdchen im Keller machen mit“, und er reißt am Ruder. Ich werde an das seitliche Schott gedrückt, weil das Schiff nach Backbord hart überholt und sich auf die Steuerbordseite wirft, um gleich darauf in ein Wellental zu sausen.

Schwerfällig, fast achteraus rutschend, erklimmt die Esmeralda immer wieder Welle um Welle. Der Steuermann steht breitbeinig vor dem Kartentisch und zeichnet die Koordinaten vom GPS in die Karte. „Toll, drei Meilen haben wir gemacht, aber achteraus“, ruft er mir zu.

Da scheppert es vorkante Brücke. Verdammt, das war bestimmt der zwischen hinterer Luke und Brückenaufbauten gestaute Landgang! Vor der Brücke ist es

dunkel und der Wind so stark, dass man nicht über das Schanzkleid der Brückennock schauen kann, um die genaue Ursache des Krachens zu finden. Aber bis auf das Dröhnen des Windes und das Rauschen der schäumenden See ist jetzt weiter nichts auszumachen.

Egal, Speck oder Aal - der Schlorren schwimmt und macht sich immer noch gut für sein Alter. Nur ich bin müde, trotz der Unmengen Kaffee, die in meinem Bauche schwabbeln. Die Maschine arbeitet, Gott sei Dank, zuverlässig und rund. Ein Ausfall der 2400 Pferdestärken wäre tödlich. In dieser Nacht schläft keiner der Besatzung. Wir alle, meine sieben Mann und ich, sehnen den Morgen herbei.

Nach Stunden erst wird die Sicht besser. Der Wind peitscht nicht mehr die Schaumkronen vor sich her, und langsam dreht er auf West. Das Tief zieht ab. Wir haben es geschafft.

„Hallo, Captain“, begrüßt mich der Lotse, „ein gutes Schiff, Ihre Esmeralda. Das war kein Orkan, vorgestern und gestern, das war die Hölle - und Sie sind durchgekommen, fast ohne Schaden.“ ... •“

Wahre Begegnungen, Alltag an Bord

Bücher, die das Seemannsleben realistisch beschreiben, haben eher Seltenheitswert. Oftmals erliegen die Autoren der Versuchung, zu übertreiben oder zu beschönigen – kurz, ein Seemannsgarn zu spinnen.

Anders Harry Banaszak. In seinen Kapitänserinnerungen berichtet er von wahren Begebenheiten, erzählt vom Alltag an Bord, von der Arbeit an Deck, in der Maschine oder in der Kombüse. Bis ins Jahr 2000 fuhr Autor Harry Banaszak zwanzig Jahre lang als Kapitän auf Schiffen der Kleinen

und Mittleren Fahrt zwischen Finnland, Island und dem Mittelmeer. Er schildert das Abwettern eines Sturmes genauso wie die Strandung an der irischen Küste. Auch das Menschliche kommt nicht zu kurz: Wie die Besatzung dem Weihnachtsfest entgegenfiebert, welche Folgen Verständigungsschwierigkeiten mit der Küstenwache haben und wie man auf engem Raum miteinander umgeht.

Auch die Schwierigkeiten mit Reedern, Charterern und dem Zoll werden nicht verschwiegen. Deutlich wird, wie hart das Leben an Bord insbesondere kleinerer Schiffe ist, die mit einem Zwei-Wachen-

System gefahren werden. Echte Freizeit gibt es so gut wie gar nicht. Das Buch ist reich bebildert und der Autor versteht es, in heiterer Art von den manchmal gar nicht so lustigen Ereignissen zu berichten. •



Harry Banaszak: *Aus meinem Logbuch, Heitere und ernste Kapitänserinnerungen*; Broschiert: 124 S.; Verlag: Zeitgut; Auflage: 1 (Mai 2008), Sprache: Deutsch - ISBN 978-3-86614-144-5 • www.zeitgut.com/logbuch