

Die letzte Fahrt

Als ich im Herbst eines vergangenen Jahres unsere „Nixe“ von Wedel zu dem kleinen Hafen beim Kraftwerk schipperte — ganz allein, wie ich es auf der letzten Fahrt eines jeden Jahres gern bin —, war auf einmal der Begriff „letzte Fahrt“ in meinen Gedanken und wollte nicht mehr weichen. War es die leise Wehmut, die mich beschlich, weil es nicht nur die letzte Fahrt des Jahres, sondern die letzte Fahrt mit diesem braven Schiffchen überhaupt war? Längst war es verkauft und ein neues Boot gekauft. Ich hatte nur noch die Verpflichtung, es abzutakeln und an Land zu setzen. War es die herbstliche Stimmung dieses Tages, der kalt und neblig-trüb deutlich an das nahende Ende des Jahres mahnte und uns bewußt werden ließ, daß auch unser Leben seinen Zenit längst überschritten hatte? Nachdem ich die schmale Einfahrt passiert hatte, nahm ich die Fahrt aus dem Boot und ließ es langsam unter den Kran treiben, wo ich es festmachte. Dann setzte ich mich in die Kajüte. Mit der letzten Eintragung im Logbuch setzte ich den Schlußpunkt unter vier schöne Segeljahre in Nord- und Ostsee. Ich blätterte zurück. Welche Fülle von Erlebnissen verbargen sich in diesen knappen Notizen und Daten. Erlebnisse, die uns ein gütiges Geschick im Spätsommer unseres Lebens beschert hatte, nachdem die Kinder das Haus verlassen hatten und wir mehr denn je aufeinander angewiesen waren. Gemeinsame Erlebnisse, die unser Leben bereichert hatten.

Aus der kleinen Kajüte der „Nixe“ wanderten meine Gedanken zurück. Wie oft war es die letzte Fahrt gewesen in den vergangenen vierzig Jahren, und nicht immer hatte man es gewußt. Die verschiedenen Segelboote der letzten zwanzig Jahre verloren an Bedeutung sowohl gegenüber dem Boot, in dem ich saß, als auch gegenüber dem, was lange vor ihnen lag und jetzt in meiner Erinnerung auftauchte.

Da war die letzte Fahrt mit dem Fischdampfer. Nach über 50 glücklichen, überaus erfolgreichen Fangreisen in vier Jahren in ununterbrochener Reihenfolge fiel uns der Abschied von diesem Schiff unendlich schwer. Hatten wir doch alle in dieser Zeit die materiellen Grundlagen für einen Neuanfang nach dem Kriege gelegt, hatten Kopf und Kragen riskiert für ein paar Zentner Fisch ohne Rücksicht auf Wind und Wetter, und niemals hatte uns unser Schiff im Stich gelassen.

Und da war jene trostlose Aprilnacht 1945, in der ein Schlepper das, was von „U . . .“ noch übriggeblieben war nach monatelanger Feindfahrt in Herbst und Winter 1944 und vergeblichen Instandsetzungsversuchen in den ersten Monaten 1945, die Weser aufwärts schleppte, in Bremerhaven durch die Schleuse bugsierte und in einer dunklen Ecke des Hafens an die Pier drückte. Das war wohl die bitterste letzte Fahrt, hatten wir doch auf diesem Boot, das war uns auch damals schon klar, den schwersten und härtesten Teil unseres Lebens erlebt und überlebt.

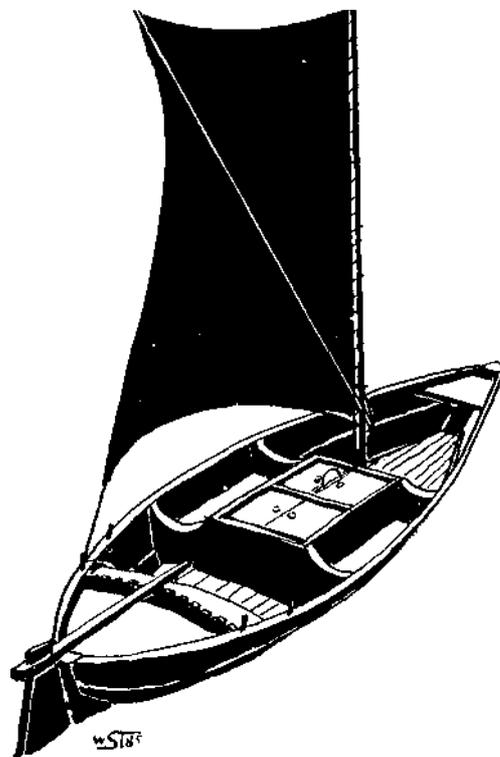
Aber all diese Erinnerungen werden von der an eine andere letzte Fahrt verdrängt, die mir immer klarer und deutlicher wird, je älter ich werde. Dabei war es nur eine ganz kurze Fahrt, knapp drei Seemeilen, und ich wußte auch nicht, daß es für mich die letzte Fahrt auf dem Haff war. Ich muß es aber wohl geahnt haben, sonst hätte sie sich mir nicht so deutlich und unvergeßlich eingepägt.

Es war im Sommer 1943, es muß schon nach dem 15. Juli gewesen sein, denn die Entenjagd war schon freigegeben. Wir lagen mit unserem U-Boot für einige Tage in Pillau fest. Ich beantragte und erhielt für ein Wochenende Urlaub, um meine Heimat an der anderen Seite des Frischen Haffs, das Fischmeisterhaus Bahnkrug an der Mündung der Königsberger Weichsel, zu besuchen. Die Gelegenheit war günstig, denn damals fuhr die „Elisabeth“, ein kleiner Passagier- und Frachtdampfer, an jedem Wochenende von Pillau nach Stutthof und zurück. Mit der „Elisabeth“ verbanden mich viele Kindheits- und Jugenderinnerungen. Wie oft waren wir mit diesem kleinen Dampfer mit den eleganten Linien und wertvollen Holztäfelungen in der Kajüte, den einst Schichau als Luxusyacht für seine Tochter gebaut hatte, die Strecke zwischen Stutthof und Danzig gefahren. Der Eigner und Kapitän, Herr Hubert, kannte uns von klein auf, hatte uns selbst beigebracht, wie man so ein Schiff steuert, und überließ uns auf den langen Strecken in der Toten, der Elbinger und der Königsberger Weichsel gern für eine Weile das Ruder, um sich „einen Topp Kaffee zu holen“. Entsprechend herzlich fiel die Begrüßung in Pillau aus.

Während der ganzen Fahrt saßen wir zusammen im Steuerhaus und steuerten abwechselnd das Schiff in den sinkenden Abend, an Steuerbord die unbewohnte, geheimnisvolle Nehrung mit ihren Wäldern und Wanderdünen, an Backbord reiches, blühendes Land. Balga, Rosenberg und Passarge wurden passiert, die schon tief stehende Sonne ließ den Frauenburger Dom flammend rot aufleuchten. Tolkemitter Garne mit den typischen rostbraunen Rahsegeln kreuzten auf der Fahrt in ihren Heimathafen unseren Kurs. Beim Cadiner Kopp, dem kleinen Leuchtturm vor dem Jagdschloß der Hohenzollern, änderten wir Kurs auf den Danziger Kopp, der vor der gemeinsamen Mündung von Nogat und Elbinger Weichsel liegt. Seit geraumer Zeit konnten wir über dem Horizont im Westen eine kleine dunkle Kugel erkennen, die über der Kimm zu schweben schien: die Krone der hohen Pappel bei Bahnkrug, wie immer, wenn man über das Haff kam, der erste Gruß der Heimat. Vom Danziger Koppe, steuerte ich die große, weiße Düne bei Vogelsang auf der Nehrung an. Dazu war keine Anweisung nötig, wir waren beide hier zu Hause und kannten das Fahrwasser und seine Landmarken genau. Bei einbrechender Dunkelheit bekamen wir die Ansteuerungstonne zur Königsberger Weichsel, dem nördlichsten ins Haff mündenden Arm des

Weichseldeltas, genau voraus in Sicht, ebenso die kleinen Fahrwassertonnen und die schwachen Lichter der Deckpeilung. Herr Hubert übernahm wieder das Ruder, ein Händedruck, ich habe ihn nie wieder gesehen. Mit langsamer Fahrt schor er am Steg der Fischmeisterei vorbei, ich sprang an Land, ein kurzes Winken, und die „Elisabeth“, dieses schmucke Schiff, dessen Adel auch nach jahrelangem Einsatz als Frachtschiff noch unübersehbar war, verschwand im Dunkel — und aus meinem Leben.

Einzelheiten dieses Wochenendes sind meiner Erinnerung entfallen. Ich weiß nur noch, daß es zwei jener sonnenüberfluteten Sommertage waren, die kennzeichnend für die Gegend sind. Aber ebenso typisch sind auch die schnell aufziehenden, heftigen Gewitter nach solch herrlichen warmen Tagen. Am späten Nachmittag brauen sie sich zusammen und toben sich am Abend und in der ersten Nachthälfte mit bemerkenswerter Heftigkeit aus. Sie ziehen dann mit kräftigen Regenschauern und Sturmböen zwischen Festland, Haff und Nehrung hin und her, wobei die Nehrung offensichtlich ein schwer zu überwindendes Hindernis darstellt. Der Fischmeister, mein Onkel, pflegte immer zu sagen, daß ein Gewitter erst dann vorbei sei, wenn es über die Nehrung nach See zu abgezogen sei. Genau so entwickelte sich das Wetter an jenem Sonntagnachmittag. Bei völliger Windstille türmten sich im Süden und Südosten dunkle, drohende Wolken mit giftig-gelben Rändern auf und zogen mit unheimlicher Geschwindigkeit heran. Zu diesem Zeitpunkt hätte die „Elisabeth“ längst da sein müssen, doch wir warteten vergebens. Eine telefonische Nachfrage, kurz bevor das Telefon, wie damals bei Gewittern üblich, ausfiel, ergab, daß das Schiff durch die Elbinger Weichsel fahren müsse. Ich glaube, an der Klappbrücke in Stutthof war eine Störung aufgetreten. Inzwischen fegten die ersten Böen über das Land, Regenschauer prasselten gegen die Scheiben, draußen wurde es dunkel, und die ersten Blitze flammten auf, gefolgt von krachendem Donner. Und während sich die Familie nach alter Sitte vollkommen angezogen im Wohnzimmer versammelte, einen Koffer mit den wichtigsten Papieren griffbereit, die Bibel auf dem Tisch, beobachteten der Fischmeister und ich durch die Glasveranda das Wettergeschehen draußen und beratschlagten, welche Möglichkeiten es gäbe, bis zum nächsten Morgen nach Pillau zu kommen. Bahnkrug lag weit ab von allen größeren Straßen und Orten, es war nur über Landwege, sogenannte Triften, zu erreichen. Die wurden aber bei starken Regenfällen schnell grundlos und unbefahrbar. Nur die Nehrung entlang führte ein sogenannter Kiesweg, der auch bei anhaltendem Regen einigermaßen passierbar blieb. Wir waren uns schnell einig. Bei Vogelsang führte der Kiesweg dicht am Haffufer entlang. Dorthin mußten wir mit einem Boot fahren. Die 50 Kilometer von Vogelsang bis Neutief mußte ich dann mit einem Fahrrad zurücklegen. Nun standen dem Fischmeister damals mehrere Boote, darunter auch ein großes, gedecktes Motorboot zur Verfügung, doch er entschied: „Wir nehmen das Sicken und segeln los, sobald es möglich ist.“



Sicken vom Frischen Haff

Das Sicken war ein auf dem Haff verbreitetes, überwiegend in der von einem Mann betriebenen Stellnetzfisherei verwandtes offenes, zwischen 5 und 6 Meter langes Boot mit zwei durchfluteten Fischräumen, durch die auch ein eisernes, versenkbares Schwert gefahren werden konnte. Es wurde entweder gestakt oder mit einem Spreetsegel gesegelt. Trotz der mit dicken, breiten Planken ausgeführten Klinkerbauweise und des entsprechend hohen Gewichts hatten diese Boote

beachtliche Segeleigenschaften, wenn man damit umzugehen verstand. Wir hatten als Kinder auf diesen Booten segeln gelernt. Die Fischer jedoch und auch der Fischmeister beherrschten diese Boote meisterhaft, und es war für jeden mit dem Wasser Vertrauten ein Genuß, ihnen zuzusehen, wenn sie vom Fang zurückkamen, zuerst beim Fischhändler längsseit gingen und den Fang verkauften und dann nach Hause rauschten. Bei dem ruppigen Wetter, das wir zu erwarten hatten, konnte das Segeln mit diesen Booten allerdings zu einer nassen Angelegenheit werden. Man mußte dann fleißig das Osaß, wir sagten dazu „Schobchen“, gebrauchen, um das überkommende Wasser wieder aus dem Boot zu bekommen.

Kurz vor Mitternacht schien das Unwetter nach See zu über die Nehrung abgezogen zu sein, dort stand es pechschwarz, immer wieder von bläulichen Blitzen erhellt, doch aus den krachenden Donnerschlägen war ein anhaltendes Rollen und Grummeln geworden. Der Wind war auf West bis Nordwest umgesprungen und wehte mit gut sechs Windstärken, aber heftigen Böen. Doch über uns war die Bevölkerung aufgerissen, und einige Sterne zeigten sich. Der Fischmeister entschied: „Jetzt fahren wir!“

Wir hatten schon vorher alles bereitgelegt, so daß wir in wenigen Minuten bereit waren. Auftakeln und Segelsetzen erforderten nur wenige Handgriffe, das Fahrrad wurde vorn im Boot festgezurt, und ab ging die Fahrt.

In der Weichsel (Königsberger) hatten wir den Wind platt von achtern und nahmen sofort rauschende Fahrt auf. Der Wind war doch noch stärker, als wir beim Haus geschätzt hatten. Binsen und Schilf im Holm, dem über einen Kilometer breiten, dem Haffufer vorgelagerten Schilfstreifen, wurden in den Böen platt aufs Wasser gedrückt, doch weit konnte man bei der herrschenden Dunkelheit nicht sehen. Sobald wir das freie Haff erreicht hatten, änderte der Fischmeister seinen Kurs und hielt auf Vogelsang zu. Obschon die Nehrung gegen den schwarzen Himmel nicht auszumachen war und wir auch keinen Kompaß an Bord hatten, steuerte Onkel, wie ich an Wind und Seegang erkennen konnte, unbeirrbar einen gleichbleibenden Kurs. Hin und wieder ein knapper Zuruf, etwa: „Paß auf, hier muß eine Lank von Edwin Klinger stehen!“ (eine Lank ist eine Stellnetzreihe), und richtig tauchte dann auch wenig später die Prickenreihe (wir sagten Prittken) aus der Dunkelheit auf. Zum Ausweichen war es immer zu spät, doch mit hochgenommenem Schwert konnte ein Sicken über die Netze fahren, ohne etwas zu beschädigen. Dann hieß es: „Schwert hoch!“ Und drüber fahren wir. Es war eine atemberaubende Fahrt im Jaulen des Windes und immer noch vernehmbaren Donnerrollen. Die kurzen, steilen Seen des Haffes waren alle von Schaumköpfen gekrönt, von denen der Gischt in Fahnen abwehte. Doch trotz der eigenen Anspannung und Konzentration verfolgte ich mit unverhohlener Bewunderung, wie souverän der alte Graubart, der längst das Pensionsalter überschritten hatte und nur noch wegen des Krieges im Dienst war, das kleine Boot bei diesem Wetter handhabte. Jede Bö schien er zu fühlen, ehe sie einfiel, nur ganz selten mußte er anluven oder die Schot auffieren, weil das Boot in Lee Wasser übernahm, und ich brauchte nur wenig zu Osen. Ich habe nicht genau auf die Uhr geachtet, aber wir schafften die etwa drei Seemeilen in nur wenig mehr als einer halben Stunde. Ganz plötzlich war der Seegang weg, der Wind fast still, wir waren in Lee der Nehrung!

Auf einmal tauchte vor uns der Schilfrand auf, dem wir nur wenige Meter nach Osten folgen mußten, ehe wir die schmale Einfahrt zu dem „Steig“ entdeckten, der zum festen Ufer führte. Mit leisem Scharren lief der Bug auf den Sand. Ich sprang an Land, Onkel reichte mir das Fahrrad: „Gib es in der Ilzkefall ab, die wissen schon Bescheid!“ Viele Worte hatte der Fischmeister noch nie gemacht. „Hast Du auch Deine Pistole bei Dir? Auf der Nehrung sollen sich entflozene Gefangene herumtreiben! Paß gut auf und —“, hier stockte er etwas, „komm gesund zurück!“ Er räusperte sich und wandte sich ab. Ich sah, wie er mit dem Stakruder das Boot absetzte, die Pinne nahm, das Segel dicht holte. Das Boot nahm rasch Fahrt auf und verschwand in der Dunkelheit.

Das war die letzte Fahrt auf dem Haff, die letzte Fahrt mit einem Sicken und die letzte Fahrt mit dem Fischmeister Martin Bock, der für uns Kinder und wohl auch viele andere vom Oberhaff, von der Nehrung, der Niederung und der südlichen Küste bis Tolkemit die Personifizierung der Heimat ist und bleiben wird.

Diese Nacht war ein unvergeßliches Erlebnis, unwirklich, unheimlich, traumhaft. Das Unwetter, die rauschende Fahrt im offenem Boot bei stürmischem Wind und kochender See, in fast völliger Dunkelheit. Dann die Fahrt durch den stillen Nehrungswald, der den Wind völlig abhielt. Ich bin in dieser Nacht keinem Menschen begegnet.

Bald konnte ich auch das Licht am Fahrrad abschalten, denn der Mond brach durch die Wolken und ließ genug erkennen. Irgendwo zwischen Neukrug und Narmeln hatte verwehelter Dünensand den Kiesweg unpassierbar gemacht. Ich trug das Rad zum Strand und fuhr auf dem von der auslaufenden Brandung feuchten und festen Sandstreifen in den neuen Tag. In meiner Erinnerung blieben die donnernde Brandung, deren Brecher im Mondlicht gleißten und sprühten, grenzenlose Einsamkeit und Menschenleere, gleichsam Erdenferne, unberührte gewaltige Natur, in der der Mensch demütig und fromm wurde.

Wolfgang Steinort