



Lange Winter auf „Elbe 1“

Ein Feuerschiff ist eigentlich kein Schiff. Zwar hat es Ruder und Schraube, aber es fährt nicht. An Bord eines solchen schwimmenden Leuchtturms braucht es Stoiker, die die Zumutungen der Routine klaglos ertragen und nicht mit dem Schicksal hadern, denn ihr Schiff kann nicht ausweichen. Es braucht Menschen wie „Knotenhannes“ Schulz und seine Kollegen

Text: Olaf Kanter Fotos: Jan Windszus



Die 1936 im Sturm gesunkene „Bürgermeister O'Swald“. Von 1816 bis 1999 besetzten nacheinander 14 Feuerschiffe die Position „Elbe 1“ vor Cuxhaven. Diese wird seit Januar 2000 nur noch von einer Leuchttonne markiert

DER WIND HEULT JETZT MIT ORkanstärke aus Südwest. Riesige Brecher krachen über das Vorschiff und gegen die Brücke des Feuerschiffs. Unter solchen Umständen hält ein Kapitän normalerweise den Bug in die Wellen und reitet den Sturm ab. Aber die „Elbe 1“ ist nur im engeren Sinn ein Schiff. Brücke und Maschine, Ruder und Schraube hat sie wie ein normaler Dampfer, und ihre Mannschaft besteht aus Seeleuten. Der Kapitän hat das Patent für Große Fahrt, aber mit diesem Schiff fährt er nicht. Er markiert einen Punkt auf der Seekarte, fest eingetragen ist er als Seezeichen. Er befiehlt einen Leuchtturm, der schwimmen muss, weil das Wasser mit 25 Metern zu tief ist an dieser Stelle, um einen festen Turm zu bauen. „Elbe 1“ ist eine Hilfskonstruktion, ihre Bestimmung ist es, Licht in das Dunkel über der Nordsee zu bringen.

„Gleichtakt 10s“ heißt es in den Seekarten: fünf Sekunden Licht, fünf Sekunden Pause, fünf Sekunden Licht, fünf Sekunden Pause. Die ganze Nacht, unter allen Umständen, auch jetzt im Sturm.

Kapitän Lösekann und seine Crew denken also gar nicht daran, ihre Position zu verlassen, selbst als gegen Mittag der Ebbstrom einsetzt. Jetzt wird es noch ungemütlicher: Der Sturm drängt von See, das ablaufende Wasser aus der Elbe schiebt von hinten. Das Feuerschiff liegt quer zu den Wellen und rollt von einer Seite zur anderen, dass es zum Fürchten ist. Doch Lösekann bleibt ruhig, er hat schon viele Stürme in der Außenelbe erlebt, nichts deutet darauf hin, dass dieser schlimmer ist als die anderen. Ein englischer Frachter passiert das Feuerschiff auf seinem Weg nach Hamburg, ein Holländer fährt in die Gegenrichtung, auf die tobende Nordsee

hinaus. Dann geht alles ganz schnell. Drei riesige Wellen. Die erste wirft die „Elbe 1“ weit auf die Seite, zu weit, sie kann sich gegen die nächste See nicht mehr aufrichten, der dritte Brecher begräbt das Schiff unter sich, es kentert und sinkt. Der Crew bleibt keine Zeit mehr für einen Notruf. Es gibt keine Überlebenden.

„Sie starben den Heldentod auf dem Felde der Arbeit“, lautet die Todesanzeige für Lösekann und seine 14 Leute in der „Cuxhavener Zeitung“ nach der Katastrophe vom 27. Oktober 1936.

Helden braucht es auf einem Feuerschiff eigentlich nicht, die Arbeit ist nicht gefährlicher als andere Jobs in der Seefahrt. Aber der Dienst auf dem Dampfer an der Kette verlangt schon einen besonderen Typus Mensch. An Bord eines Feuerschiffs brauchen sie den Stoiker, der die Zumutungen der Routine klaglos erträgt und

Vorhergehende Doppelseite Sie nannten ihn „Knotenhanne“, weil er ständig mit Tauwerk „knüddelte“:

Hannes Schulz, rechts als Junge auf der alten „Gorch Fock“, links als Rentner in Cuxhaven

Rechts Kapitän Hermann Lohse im Büro des Cuxhavener Feuerschiffvereins an Bord der „Bürgermeister O'Swald II“.

Der Verein kümmert sich um den Erhalt des letzten bemannten Schiffes, das auf Position „Elbe 1“ verankert war





Die Seeleute kümmerten sich nicht nur um das Feuerschiff, sie halfen Menschen in Seenot, holten über Funk Hilfe, beobachteten den Schiffsverkehr, Wind, Wasser und Wetter und machten davon Meldung an Land

nicht mit dem Schicksal hadert. Sein Schiff kann nicht ausweichen, es ist den Gewalten ausgeliefert, es muss einstecken können. Das gilt eben auch für die Crew.

Deshalb tun vor allem alte Fahrensleute Dienst auf diesem Außenposten des Wasser- und Schifffahrtsamts. Männer wie Hannes Schulz. Als er auf dem Feuerschiff anfängt, ist er bereits 36 Jahre als Bootsmann zur See gefahren. Nach seiner Lehrzeit auf der alten „Gorch Fock“ hat er auf dem Passagierdampfer „Hanseatic“ gearbeitet, auf dem Atomfrachter „Otto Hahn“, auf den Forschungsschiffen „Meteor“ und „Planet“. Aber dann wird seine Frau an der Bandscheibe operiert und braucht Hilfe. Er heuert auf dem Feuerschiff an, da hat er es nicht so weit bis nach Hause und regelmäßiger Urlaub. Zwei Wochen Dienst, zwei Wochen Freiwache an Land.

„Knotenhannes“ nennen sie ihn an Bord, weil er ständig mit Tauwerk „knüddelt“. Er hat vor Grönland mal bei minus 35 Grad die Crew eines Postdampfers aus Seenot gerettet, mit bloßen Händen hat er die Männer aus dem Wasser gezogen und sich dabei Erfrierungen an allen Fingern

geholt. Der Schiffsarzt wollte amputieren, doch Schulz hat den Eingriff auf eigenes Risiko verweigert. Die Blutzirkulation kam zurück, auch die Kraft, aber das Gefühl nicht. Seitdem fummelt er und knotet er, um die Finger beweglich zu halten. Fallreepsknoten macht er, als Schlüsselanhänger, er verschenkt sie alle.

Dann steht der Weitgereiste 1984 auf dem Deck der neuen „Elbe 1“ und erlebt erst einmal das andere Extrem des Lebens auf einem Feuerschiff, die Langeweile. Er klopft Rost, pinselt Farbe, klopft wieder Rost. Poliert die Scheibe der Laterne auf dem Turm. Sammelt alle zwei Stunden Messdaten für den Wetterdienst. Seine Kollegen lesen während ihrer Freiwache, sie dengeln Kupferbilder, schnitzen, angeln. Schulz spielt lieber Lebensretter, zieht verölte Lummen aus dem Wasser, pöppelt eine verirrte Waldohreule wieder auf. Einmal sichtet er einen verletzten Seehund, der in eine Schiffsschraube geraten ist. Schulz lässt das Beiboot zu Wasser und bringt die Robbe nach Helgoland, zur Biologischen Anstalt. Auch eine

Art von Idylle. Aber eben nur bis zur nächsten Schlechtwetterfront.

In der Zeit vor Radar und Satellitennavigation war es ein riskantes Unterfangen, nachts in die Elbe einzulaufen. Bis ins 19. Jahrhundert hatten Seefahrer bei Dunkelheit nur zwei Orientierungspunkte, auf die sie sich verlassen konnten: den Leuchtturm auf Helgoland und das Signalfeuer auf der Insel Neuwerk. Doch zwischen diesen beiden Fixpunkten verschieben die Gezeitenströme riesige Mengen Sand, ständig verändert sich der Weg durch die Sandbänke. Wer das Fahrwasser nur um eine Viertelmeile verfehlt, sitzt auf Grund – und das kann bei Schlechtwetter tödlich sein.

Damit diese Gefahren nicht zum Wettbewerbsnachteil im Seehandel geraten, entschließt sich die Hansestadt Hamburg 1816, nach britischem Vorbild in der Mündung des Stromes ein Signalschiff zu stationieren. Denn die Engländer haben gute Erfahrungen gemacht mit solchen schwimmenden Leuchtfeuern. Das erste ist 1731 vor den Sandbänken der Themsemündung verankert worden, auch an den Küsten



Die Crews der „Elbe 1“, hier bei einer Wachablösung zum Freitörn Mitte der 1960er Jahre, kamen fast ausschliesslich aus Cuxhaven. Deshalb überliess der Bundesverkehrsminister das letzte Schiff der Hafenstadt als Museumsstück

von Norfolk und Sussex verrichten sie bereits ihre unschätzbaren Dienste.

Das Feuerschiff der Hamburger ist eine friesische Kuff namens „Seestern“, 25 Meter lang, ein Frachtsegler. Am mittleren der drei Masten können zwei Messinglampen in die Höhe gezogen werden, das Leuchtfeuer ist dann zwei Meilen weit zu sehen. Aber das Schiff ist zu klein für diesen Einsatz und dieses Revier, es geht wenig später samt der Besatzung im Orkan verloren. Die Hamburger schicken größere und robustere Schiffe, doch die Belastungen für die Crew bleiben unerträglich. 1837 kommt es sogar zur Meuterei, die gesamte Crew landet im Kerker, weil sie in ihrer Not das Ankertau gekappt hat.

Die Konstruktion, die Reichswasserstraßenverwaltung und Hamburgische Schiffsbau-Versuchsanstalt nach dem Unglück von 1936 entwerfen und bei der Meyer-Werft an der Ems in Auftrag geben, soll „nach menschlichem Ermessen kenter sicher und unsinkbar“ sein. Es gibt auf der Welt kein größeres Schiff seiner Art. Dabei ist die neue „Elbe 1“ nicht einfach ein Dampfer, auf den man einen 15 Meter

hohen Leuchtturm gepflanzt hat, Vorbild waren vielmehr die großen Frachtsegler, die sich auch aus großer Schräglage noch wieder aufrichten können. Bei einer Rumpflänge von 57,30 Metern hatte das Schiff einen ordentlichen Tiefgang von 4,50 Metern, dazu reichlich Ballast und zusätzliche Schlingerkeile sowie Stabilisierungstanks. Vorschiff und Heck werden so hochgezogen, dass sie die Macht der Wellen brechen, bevor die Wassermassen auf die Aufbauten in der Schiffsmitte krachen; der Rumpf wird zudem so verstärkt, dass er selbst starkem Eisgang widerstehen kann. Um die gewaltigen Zugkräfte der Kette abzufangen, hängen die Schiffbauer sie an eine gigantische Stahlfeder, die wie ein Stoßdämpfer funktioniert. Und sie installieren eine Vorrichtung, mit der man die 250 Meter lange Kette blitzschnell lösen kann, für den Notfall. Bei Sturm kann die Crew von der Brücke per Knopfdruck alle Luken und Lüfter schließen. Den „Verschlusszustand“ herstellen, nennen die Ingenieure das, wie bei einem U-Boot.

1948 wird der Bau fertiggestellt und wie sein Vorgänger „Bürgermeister O'Swald“

getauft, nach einem Hamburger Überseehändler, der sich um Handel, Schifffahrt und Gewerbe verdient gemacht hat. Seeleute kennen das Schiff allerdings nur unter dem Namen, der in meterhohen weißen Buchstaben auf den Rumpf gemalt ist: „Elbe 1“. Das ist die Position des Feuerschiffs in der Flussmündung auf 54° 00' Nord, 10° 10' 40" Ost.

Auch auf dem neuen Dampfer sorgen die rauen Bedingungen für Grenzerfahrungen. „Wenn ein Orkan mit Stärke elf oder zwölf aus der passenden Richtung weht, werden die Brecher zwölf bis 15 Meter hoch“, erzählt der ehemalige Chief des Feuerschiffs, Gerold Kanafa. „Und das haben wir oft genug erlebt.“ Die „O'Swald II“ pendelt dann wie ein Stehaufmännchen in den Wellen, lehnt sich 40 Grad nach Backbord, dann 40 Grad nach Steuerbord. „Der Kahn lag so schräg, da hätte man mit dem Kaffeebecher bequem von der Brücke aus Wasser schöpfen können.“

Sein Kollege Schulz ist überzeugt davon, dass die extreme Schräglage seine



Zu Weihnachten gab es geschmückte Tannenbäume, seefest verzurrt. Die wachfreien Männer versammelten sich zur vereinbarten Zeit in der Mannschaftsmesse, wo der „Alte“ ein paar christliche Worte an sie richtete

Knie ruiniert hat. „Die Gelenke sind doch gar nicht dafür ausgelegt, so eine Querbewegung auszugleichen“, sagt er. Als er die Schmerzen nicht mehr aushalten kann, ist er dann doch mal zum Arzt gegangen und hat eine Kniespiegelung machen lassen. „Da haben sie einen Teller Krümel rausgeholt. Knochenabrieb.“ Aber der 80-Jährige weigert sich bis heute, den Fahrstuhl zu nehmen. Die Treppe zu seiner Wohnung gleich hinter dem Seedeich in Cuxhaven geht er zu Fuß, immer.

Kanafa, heute 70 Jahre alt, ist wie Schulz erst spät aufs Feuerschiff gekommen. Er hat beim Autobauer Borgward in Bremen Maschinenschlosser gelernt, war dann zehn Jahre bei der Marine, zuletzt als Turbinenmeister auf der Fregatte „Karlsruhe“. Auch für ihn war der Wechsel aufs Feuerschiff eine Umstellung, von der mächtigen Gasturbine auf einen kleinen MAN-Diesel, der kaum je angeworfen wurde. Nämlich nur dann, wenn das Schiff im

Sommer zur Werftüberholung nach Cuxhaven dampfte oder wenn die „Bürgermeister O'Swald II“ im Sturm samt Anker und Kette von der Position vertrieben wurde. Aber meistens lief nur ein kleiner Hilfsdiesel zur Stromversorgung. „Und einen zweiten Generator habe ich zusätzlich angeschmissen“, ergänzt Kanafa, „wenn der Koch am Donnerstag den großen Ofen brauchte, um Brötchen zu backen.“

Beide, der Bootsmann wie der Chieft, erzählen von solchen lieb gewonnenen Gewohnheiten. Vom Marinehubschrauber, der die „Bild“-Zeitung vorbeibringt. Von Fischern, die längsseits gehen und der Crew frischen Kabeljau spendieren. Vom Amtsdirektor, der Weihnachten kommt, um mit den Seeleuten Schnaps zu trinken. Und vom Dienstag, dem „Schwienstag“, wenn alle vor der Abfahrt in Cuxhaven zum Schlachter rennen, um sich mit Proviant einzudecken. Rituale sind auf dem Feuerschiff unverzichtbar, sie fungieren als Aus-

rufezeichen in der eintönigen Wiederkehr der Aufgaben und Pflichten an Bord. Alle vier Stunden ist Wachwechsel auf der Brücke, doch allein die Gezeiten bestimmen, auf welchen Horizont die Besatzung starrt. Nach Westen auf die Nordsee, nach Osten zur Küste. Das Schiff bewegt sich nur im Halbkreis um seinen Fixpunkt, den Anker.

Es ist hier an den Grund gefesselt, während die anderen vorbeiziehen“, lässt Siegfried Lenz in seiner Novelle „Das Feuerschiff“ den Gangster Caspary sagen, der den Kahn mit zwei Komplizen gekapert hat. „Doch ein Schiff muss unterwegs sein zwischen den Häfen, es muss fort sein und wiederkommen, es muss etwas erzählen können. Mit einem Schiff muss man die Fremde treffen.“ Kapitän Freytag versucht gar nicht erst, das zu bestreiten. „Gefangene haben auch ihre Macht“, erwidert er Caspary trotzig. „Wenn wir nicht hier wären, dann hätten sie hier

Links Gerold Kanafa, ehemaliger Chieft auf „Elbe 1“, ist stolz darauf, einen wichtigen Dienst geleistet zu haben.

Ihn wurmt aber die Art, wie er und seine Kollegen ersetzt wurden. „Die Elektronik hat die Feuerschiffe einfach ausgelöscht“



„Elbe 1“ ist das wohl meistgerammte deutsche Schiff.
An die 50-mal kam es zur Kollision. Wie am 11. März 1970,
als ein argentinischer Dampfer im Nebel in die Steuerbordseite krachte

bald einen gut bestückten Schiffsfriedhof, und überall in der Bucht würden die Spieren untergegangener Schiffe herausstehen wie die Nägel aus einem Fakir-Bett.“ Die Verbrecher wollen den Käpten zwingen, sie mit dem Feuerschiff im nächsten Hafen abzusetzen. Aber er weigert sich standhaft. „Wenn ein Schiff draußen untergeht, dann ist es ein einzelnes Unglück und gehört zu dem Preis, den die Seeleute zahlen müssen, aber wenn ein Feuerschiff von seinem Standort verschwindet, hört die Ordnung auf See auf.“ Es kommt zum entscheidenden Kampf am Ankerspill. Die Gangster erschießen den Kapitän. Die Crew überwältigt die Gangster. Freytags letzte Worte sind „Fahren wir?“. Nein, alles gut. Die Ordnung hat obsiegt.

Dabei gibt es eine Ausnahme, bei der die Crew wirklich am liebsten sofort abhauen würde. Tags und bei guter Sicht ist das knallrote Feuerschiff nicht zu übersehen, und in klarer Nacht trägt das Licht seiner 1500 Watt starken Lampe 17 Meilen weit. Doch Nebel

schluckt auch das grellste Rot und das stärkste Licht. „Elbe 1“ trägt deshalb am vorderen Mast ein Nebelhorn, das alle 30 Sekunden mit einer Tonhöhe von 300 Hertz die Kennung des Schiffes in den Nebel tutet: kurz-kurz-lang-kurz-kurz. Ein Lärm, der den Seeleuten den Schlaf raubt, doch es ist ihre Lebensversicherung, wenn es draußen „pottendicht“ ist, wie Kanafa es nennt. Keine Situation auf See hat ihm solche Angst eingejagt wie dieses bange Warten im Nebel.

„Du siehst den anderen nur als Punkt auf dem Radarschirm, und er kommt genau auf dich zu“, erzählt der Chief. Natürlich versucht die Brückenwache, das Schiff da draußen per Funk zu erreichen. Aber der Anruf verhallt, wahrscheinlich ist das Gerät nicht eingeschaltet oder so leise gedreht, dass es keiner hören kann. Dann schießt der Kapitän auf dem Feuerschiff Blitzknallraketen und gibt Generalalarm. „Da mussten wir alle in unseren Überlebensanzügen auf die Brücke“, sagt Kanafa. „Das Nebelhorn dröhnte, und wir haben gewartet. Irgendwann ist der andere

Dampfer dann wie der Fliegende Holländer aus dem Nebel aufgetaucht und an uns vorbeigerauscht. Das waren manchmal zum Schluss keine 20 Meter.“

Glück gehabt. Denn wahrscheinlich ist kein anderes deutsches Schiff öfter gerammt worden als die „Elbe 1“. 50-mal kommt es zur Kollision. So wie am 11. März 1970. Auf der Brücke des argentinischen Stückgutfrachters „Río Carcarañá“ starren sie auf den Radarschirm. Kapitän und Lotse sind irritiert, weil sie das Nebelhorn der „Elbe 1“ nicht hören können, was sich später niemand erklären kann. Jedenfalls denken sie, dass sie noch Zeit haben, bis sie den Klecks auf dem Schirm erreichen, den sie für das Feuerschiff halten. Und donnern ungebremst in die Steuerbordflanke der „Elbe 1“. Der Rumpf wird aufgerissen, der Maschinenraum läuft voll. Kapitän und Bootsmann gelingt es noch, die Schotten zu schließen. Und dann sitzen alle im Rettungsboot und sehen mit großem Erstaunen, dass der Kahn nicht sinkt. Zum Glück ist die See friedlich, und Hilfe kommt schnell. Ein Tonnenleger und

ein Schlepper nehmen die „Bürgermeister O'Swald II“ in die Mitte und pumpen, was das Zeug hält.

Die Radargeräte sind noch nicht so ausgereift damals, und die Crews verlassen sich auf eine Technik, die sie nicht richtig beherrschen. Das Feuerschiff „Kiel“ wird im Januar 1957 von einem Finnen im Nebel gerammt und fast versenkt, die „Fehmarnbelt“ 1962 von einem polnischen Frachter. Die großen Pötte steuern schon aus großer Entfernung auf die Wegmarke zu, wahrscheinlich halten die Kapitäne am Ende dann auch nicht genug Abstand. Zu spät ändern sie ihren Kurs, oder sie verkalkulieren sich beim Versatz durch Strömung oder Wind.

Dass alle 14 deutschen Feuerschiffe von ihren Stationen vor der deutschen Küste abgezogen werden, ist allerdings nicht der Sorge um das Personal geschuldet, sondern einer politischen Entscheidung. Eine Sparmaßnahme.

Schulz und Kanafa sind beide nicht dabei auf der letzten Fahrt der „Elbe 1“ am

22. April 1988. Der Bootsmann hat turnusgemäß frei, der Chief hat sich kurz vor der Außerdienststellung auf einen Verwaltungsposten an Land versetzen lassen.

Für beide war die „Elbe 1“ nur eine kurze Episode in einem langen Leben auf See. Aber sie sind bis heute beseelt von dem Gedanken, dass sie auf dem Feuerschiff einen wichtigen Dienst geleistet haben. Dem Kahn selbst weinen sie keine Träne nach, sie sind nicht einmal Mitglieder des Vereins, der sich heute um seine Erhaltung kümmert. Nur wie sie ersetzt worden sind, das wurmt sie. „Die Elektronik“, klagt Kanafa, „die hat die Feuerschiffe einfach ausgelöscht.“

Anstelle der „Bürgermeister O'Swald II“ wird ein ferngesteuerter Automat in der Elbmündung verankert. „UFS 2“ heißt das Gerät, „Unbemanntes Feuerschiff“, aber „Schiff“ ist eher geprahlt. Es ist ein 26 Meter langer Schwimmkörper, den man mit gutem Willen als Rumpf bezeichnen kann. Er trägt einen zwölf

Meter hohen Turm, es gibt allerhand Messgeräte und eine Notunterkunft für Schiffbrüchige. Am 4. Dezember 1999 verschwindet „UFS 2“ plötzlich von den Bildschirmen der Verkehrszentrale in Cuxhaven und taucht auch nicht mehr auf. Die letzte Wettermeldung des Automaten: Orkan aus West, 11 Beaufort.

Auf der Position der „Elbe 1“ liegt heute nur noch eine einfache rot-weiße Ansteuerungstonne. ☹

Olaf Kanter, Jahrgang 1962, ist Redakteur bei „Spiegel Online“ in Hamburg. Jan Windszus, geboren 1976, arbeitet als Fotograf in Berlin. Beide übernachteten auf der „Elbe 1“, die heute als Museumsschiff in Cuxhaven liegt, aber nicht mehr an die Kette gefesselt ist wie früher.

Kapitän Hermann Lohse, Vorsitzender des Vereins, der sich um den Erhalt des Dampfers kümmert, geht damit sommers auf große Fahrt; in England und Skandinavien war er schon. Auf dem Turm brennt noch immer ein symbolisches Leuchtf Feuer: eine Energiesparleuchte.

Anzeige

(GE-)ZEITEN KOMMEN UND GEHEN ...

Eine faszinierende Zeitreise durch die Stile des Jahrhunderts

RETRODESIGN
schärft Ihren Blick durch Gegenüberstellungen von Stilbildendem und Revival und gibt Ihnen mit stylelab ein Navigationssystem für Retrotrends an die Hand!

»LOOKING
BACK« TO THE
FUTURE!



ACHIM BÖHMER | SARA HAUSMANN
Retrodesign

89,-Euro
ISBN 978-3-87439-726-1

www.typografie.de