

# Fishing for Freedom

Ein Memoir von Larry Sparks

---

Gelernte Lebenslektionen

Im Südosten Alaskas und am Puget Sound von  
einem jungen Küstenfischer

Im Sommer '64



*Fishing  
for  
Freedom*



A memoir by

*Larry Sparks*

# Fischen für die Freiheit

Copyright 2012, Larry A. Sparks. Alle Rechte vorbehalten.

ISBN: 978-0-9853751-0-2

Library of Congress Katalognummer 2012906984

Herausgegeben von Sparks Business Enterprises, Cannon Beach, Oregon.

Kein Teil dieser Veröffentlichung darf in irgendeiner Form oder mit irgendwelchen Mitteln - elektronisch, mechanisch, durch Fotokopie, Aufzeichnung oder auf andere Weise - vervielfältigt, in einem Abrufsystem gespeichert oder übertragen werden, ohne dass die vorherige ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Autors. Kontaktaufnahme per Post sollte an den Autor unter Box 805, Cannon Beach, OR 97110 gerichtet werden.

Design, editing and production services:  
OPA Author Services, Scottsdale, Arizona  
<http://www.opaauthorservices.com>

Digitaler Druck in den Vereinigten Staaten von Amerika durch  
Snowfall Press, Monument, Colorado

!'/t ;' " " .sr;o-' l a Presse.komm

# Oedication

Dieses Buch ist der Familie Sparks (Earl, Dagmar, Bernell und Joanne) gewidmet. Es geht darum, an den amerikanischen Traum zu glauben. Wenn du ehrlich bist und hart arbeitest, entschlossen und beharrlich bleibst und die Herausforderungen des Lebens erträgst, wirst du erfolgreich sein. Habt immer einen Plan und gebt eure Visionen und Träume nie auf.

# Danksagungen

Ich muss die grenzenlose Geduld und Liebe meiner Frau Janice anerkennen.

Ein herzliches Dankeschön an meinen Vater, der in all seinen Handlungen und Taten die Beharrlichkeit und Ausdauer vorlebte, immer für eine bessere Zukunft zu arbeiten.

Und ein besonderes Dankeschön an meinen Lektor, Paul McNeese. Seine Intuition und sein Einblick in diese Memoiren waren von unschätzbarem Wert.

Digitalisiert durch das Internet  
Archive im Jahr 2022 mit  
finanzieller Unterstützung der  
Kahle/Austin Foundation

# Ein weiteres Alaska-Abenteuer

“Larry, hast du deine Taschen schon gepackt? Wir wollen doch die Flut im Kanal nicht verpassen.”

“Ja, Papa!” Papa will sichergehen, dass wir bei Flut losfahren, denn der Swinomish-Kanal ist flach und schmal und kann bei Ebbe schwer zu befahren sein. Unser Boot, das M/V (Marine Vessel) Rae-Jo, liegt am öffentlichen Bootsanleger in La Conner, Washington. Die Rae-Jo ist ein 48-Fuß-Kiemennetz-Fischerboot und wir sind auf dem Weg in den Südosten Alaskas.

Der wolkenverhangene Tag steht symbolisch für meine Stimmung, die in der Tat deprimiert ist. Nicht jeder 6-jährige Teenager kann seine Koffer packen und mit dem Boot nach Alaska fahren.

Mein Vater (er heißt Earl) ist ein kommerzieller Kiemennetzfischer und er will unbedingt an Bord der M/V Rae-Jo gehen.

Das Boot ist bereit für die lange Reise in den Norden nach Alaska. Aber ich bin es nicht.

Why! Ich möchte einfach nur auf den Erdbeerfeldern arbeiten, Heu bündeln, für ein paar Bauern aus der Gegend arbeiten und American Legion Baseball spielen. Aber die Finanzen der Familie sind wichtiger als meine persönlichen Wünsche!

Es ist wieder einmal Zeit, zum kommerziellen Lachsfischen zu gehen. Mit 16 Jahren mache ich diesen Job nicht zum ersten Mal. In gewisser Weise mache ich das schon, seit ich zum ersten Mal mit meinem Vater in den Puget Sound hinausgefahren bin. Ich betrachte mich als Veteran und nicht mehr als "cheechakoe" (ein indianisches Wort für Grünschnabel). Dies wird mein viertes Jahr sein, in dem ich die amoralischen Meere bezwinde und den schwer fassbaren Lachsen nachstelle: Sockeye, Pink, Coho, Chinook und Chum.

Dies ist die Geschichte des Abenteuers dieses Sommers - und der Lektionen, die ich in diesen kurzen drei Monaten gelernt habe.

## 5. Juni 1964

Die harte Realität, dass ich weitere drei Monate auf dem Boot meines Vaters verbringen würde, traf mich erst am letzten Schultag wirklich hart. Das war der 5. Juni 1964. Mein letztes Jahr an der High School war vorbei.

Als alle ihre Bücher abgaben, sagte mein Kumpel Marv zu mir: "Larry, jage diesen Sommer nicht zu vielen Frauen hinterher!"

"Danke, Marv. Wenn ich richtig Glück habe, schwimmt vielleicht eine Meerjungfrau zum Boot. Aber ansonsten mache ich mir keine Sorgen, dass ich mich zu sehr mit den Mädels einlasse."

Wie Marv waren auch einige der anderen Jungs der Meinung, dass der Grund für die Reise nach Alaska, um Mädchen zu jagen, also machten auch sie Bemerkungen ... und ich musste sie daran erinnern, dass Angeln meiner Erfahrung nach nur Arbeit und kein Spiel ist. Aber ich glaube nicht, dass ich sie jemals überzeugen konnte ... aber was soll's?

Die Arbeit auf dem Rdc-Jo war für mich nichts Neues. Seit ich neun Jahre alt war, fuhr ich mit meinem Vater zwei oder drei Tage am Stück zum kommerziellen Fischen in den Puget Sound hinaus. Und die letzten drei Sommer in Alaska waren kein Zuckerschlecken: Wir arbeiteten sehr lange, schliefen wenig und bekamen den Familienlohn, der je nach Saison zwischen 100 und 400 Dollar lag. Am Ende einer guten Saison bekam ich vielleicht 400 Dollar, je nachdem, wie es um die Finanzen der Familie bestellt war und wie hoch der Lachspreis an der Anlegestelle war. Bei all den langen Arbeitszeiten und in diesem Jahr 1964 wäre ich mit einem Mindestlohn von 1,25 Dollar pro Stunde zufrieden gewesen.

In den Winter- und Frühlingsmonaten eines jeden Jahres verbrachte ich die meisten Samstagnachmittage damit, das Boot zu putzen, zu schrubben und zu streichen und dabei zu helfen, alle mechanischen Probleme zu beheben.

Hier ist etwas, das ich gelernt habe (und das du wahrscheinlich nicht weißt): Wenn du rostige Kabelglieder in einen Plastikeimer legst und ein Sechserpack Coca-Cola hineinschüttet, löst sich der Rost innerhalb von zwei Wochen auf? Ja, Sir, das funktioniert jedes

Im Winter 1963 und '64 haben Papa und ich mit Hilfe von Erwin Otis, einem örtlichen Mechaniker, die alten, rostigen Treibstofftanks des Bootes durch größere, rostfreie Stahl tanks ersetzt und einen neuen Cummins Diesel eingebaut. Die Rae Jo konnte nun bis nach Ketchikan fahren, ohne aufzutanken. Wie ein altes Finanzsprichwort sagt: "In jedem Geschäft kommt eine Zeit, in der man Geld ausgeben muss, um Geld zu verdienen. Im Fischereigeschäft,

ist es oft schwierig, gerade genug Geld zu verdienen, um die Kosten für die Instandhaltung des Bootes und des Schiffes.

Der neue Motor bot uns eine Kombination aus Reichweite, Zuverlässigkeit, Kraftstoffverbrauch und Leistung. Der neue I25-PS-Motor des Bootes konnte das Rfje-}o sehr komfortabel mit acht bis zehn Knoten (Seemeilen pro Stunde) antreiben - was ungefähr 8,5 bis 11,5 Meilen pro Stunde Landgeschwindigkeit entspricht - wenn wir uns mit den Gezeiten bei einer Nenndrehzahl von 1600 Umdrehungen pro Minute (U/min) bewegten. Und in Notsituationen konnten wir sogar noch viel schneller fahren, weil wir die Motordrehzahl sicher auf über 2500 Umdrehungen pro Minute hochfahren konnten.

# The Journey Begins

**B**evor ich erzähle, was passiert ist und wie ich mich dabei gefühlt habe, möchte ich dir ein wenig über die kommerzielle Fischerei erzählen. Amerikas Nordwestküste und wie sie 1964 aussah.

Sowohl in unseren heimischen Fischgründen, dem Puget Sound, als auch in Alaska waren die drei wichtigsten Methoden der kommerziellen Lachsfischerei: 1) Kiemennetze, 2) Ringwaden und 3) Schleppangeln.

Ein Kiemennetz besteht aus einem monofilen Netz, das von einer Reihe von Korkbojen an der Oberfläche gehalten wird, nach unten ins Wasser fällt und mit einer Bleileine beschwert ist. Ein Kiemennetz ist an einem Ende am Fischerboot befestigt und wird in der Regel von einer hydraulischen Vorrichtung gesteuert, die das Netz von einer Trommel am Heck des Fischerboots ab- und aufrollt. Das Netz selbst ist an einem Ende frei, wenn es im Wasser ausgelegt wird. Am Ende des Netzes ist an einer drei bis fünf Fuß langen Leine eine aufblasbare Boje befestigt, die ein weißes Licht mit einer Nylonschnur trägt. Dieses Licht ist wichtig, denn der Fischer muss die Richtung verfolgen, in die das Netz treibt.

Die Lachse, die normalerweise dicht an der Wasseroberfläche schwimmen, schwimmen in das Netz und werden mit den Kiemen gefangen oder verheddern sich darin. Sie werden dann vom Fischer manuell aus dem Netz entfernt, während es am Ende des sogenannten "Sets" ins Boot geholt wird - eine variable Zeitspanne, in der das Netz einfach hinter dem langsam fahrenden Boot hergezogen wird.

Die Korkleine besteht in der Regel aus einer halbzölligen, harten Nylonleine, die direkt in das Netz gesehen wird und an der eine Reihe von Korkbojen mit einem Umfang von 6 Zoll angebracht sind (heute sind sie meist mit buntem Plastik überzogen), die das Netz auf dem Wasser treiben lassen. Die Bleileine, die die Unterwasserseite des Netzes beschwert, besteht ebenfalls aus einem harten Nylonmaterial, in das in regelmäßigen Abständen Bleigewichte eingearbeitet sind. Das Netz selbst besteht aus Nylon oder Monofil und die Maschengröße (Durchmesser) ist in den Fischereibestimmungen festgelegt (ausreichend, um Lachse zu fangen, aber groß

genug, um kleineren Fischen die Flucht zu ermöglichen, indem sie direkt hindurchgehen). Jedes Maschenelement besteht aus einem rautenförmigen Rechteck. Der Durchmesser und die Anzahl dieser rautenförmigen Elemente von einer Seite des Netzes zur anderen bestimmen die Tiefe, bis zu der das Netz ins Wasser fällt (diese Begrenzung dient dem Schutz von Fischen und anderen Arten, die auf dem Meeresboden leben, und soll verhindern, dass Fischarten gefangen werden, die tiefer schwimmen als Lachse es gewohnt sind). Im Puget Sound gibt es zum Beispiel keine Regelung für die Maschentiefe, während Alaska die Gesamttiefe eines Kiemennetzes je nach Fanggebiet auf 50 oder 75 Maschen begrenzt.

Ringwadenboote verwenden ein schwereres Netz, ähnliche Kork- und Bleileinen, aber die Bleileine hat zusätzlich Ringe eingenäht. Eine schwere Leine wird durch die Ringe gezogen. Das eine Ende bleibt am Fischerboot befestigt, während das andere an einem kleineren Boot, dem "Skiff", festgemacht wird, das das Netz für eine bestimmte Zeit im Kreis zieht und schließlich in einem Bogen zum Hauptschiff zurückkehrt, wo das geschickte Ende der Leine an einer Winde des größeren Schiffes festgemacht wird, die durch einen Kraftblock läuft und so einen "Sack aus dem Netz bildet, der die Fische am Entkommen hindert. Die Besatzung zieht das Netz durch den Motorblock ein und hebt den Fisch an Bord.

Die dritte Kategorie von Lachsangelbooten, der Troller, verwendet Angelschnüre, an denen eine Reihe von Ködern, Wobblern und Löffeln befestigt sind. Dieser "Köder" wird ins Wasser geworfen und die Tiefe und die Geschwindigkeit, mit der er das Wasser durchquert, wird durch die Länge der Schnur und die Geschwindigkeit des Bootes selbst gesteuert. Schleppangler benutzen Dowrigriggers, um den Köder oder Löffel in der gewünschten Tiefe zu halten und sich mit einer bestimmten Geschwindigkeit fortzubewegen, je nach Art des Lachses, dem sie nachstellen wollen. Trotter bereiten sich direkt an Bord auf den Markt vor, indem sie jeden Fisch säubern und den Fang vereisen, um ihn dann an Frischfischhändler wie Märkte und Restaurants zu verkaufen.

Es gibt auch eine Kategorie von Fischerbooten, die Trawler oder "Dragger" genannt werden. Diese unterscheiden sich stark von den Lachsbooten. Sie fangen Krabben und andere Grundfische. Ihre Netze bestehen aus sehr schweren Netzen, in die die Fische hineingeschaufelt werden und die dann entweder in den

Heck oder längsseits des Bootes und wird mit starken hydraulischen Hebern und Auslegern an Bord gebracht.

Wie wäre es mit Hummerfischen im Puget Sound oder in den Gewässern Alaskas? Dort

ist keine, und zwar aus dem einfachen Grund, weil es keine Hummer zu fangen gibt. Daher wirst du die kleinen, bunten Hummerboote im Pazifischen Nordwesten nicht sehen. Allerdings gibt es an bestimmten Orten entlang der Küsten von Alaska, Washington und Oregon Krabbenfischer. Sie fangen ihre Beute mit riesigen Krabbenkübeln, deren Größe und Form von der jeweiligen Krabbenart abhängt.

## 6. Juni

In diesem Jahr war der 6. Juni ein ganz normaler Samstag, denn es war der Eröffnungstag der Fischereisaison. Es war der Beginn des Strebens der Fischer nach finanzieller Freiheit. Papa und ich umarmten beide meine Schwester Joanne, als wir uns bereit machten, zum etwa 25 Meilen entfernten Hafen von La Connor zu fahren, wo unser Boot angedockt war. Mama stieg ins Auto, denn sie würde das Auto während unserer Abwesenheit brauchen, um zur Arbeit und zum Einkaufen zu fahren und für all die anderen Dinge, die sie während des Sommers bis zu unserer Rückkehr erledigen würde. Dad nahm auf dem Beifahrersitz Platz, während I auf dem Rücksitz neben vier großen, braunen Seesäcken Platz nahm. Und los ging's.

Es sollte ein ganzer Sommer mit 16- bis 18-stündigen Arbeitstagen beim Fischen werden, an denen ich meinen Vater aus Schwierigkeiten heraushalten musste. Er war ein hart arbeitender, zäher, ehrlicher und entschlossener Mann, aber wenn es um die Whiskeyflasche ging (McNaughton's war sein Lieblingsschnaps), gewann die Flasche jedes Mal. Wenn er einmal mit dem Trinken angefangen hatte, hörte er erst einen Tag später oder später auf. Aber eines war sicher: Er trank nie, wenn unser Boot unterwegs war. Tatsächlich schien er zu jedem Zeitpunkt an Bord der Rae Jo einer der am härtesten arbeitenden und nüchternsten Skipper in der Branche zu sein.

Wenn er ein paar Drinks in t u s hatte, neigte er allerdings dazu, sich ein wenig zu wiederholen. Und seine Geschichten änderten sich nie - und sie

waren alles Geschichten über das Überleben in der Wirtschaftsdepression der 1930er Jahre oder seine Erfahrungen bei der Marine im Zweiten Weltkrieg.

Der erste Halt auf dem Weg war immer der Safeway Store, wo wir die üblichen Grundnahrungsmittel kauften - Brot, Butter, Fleisch, Kartoffeln, etwas frisches und eingemachtes Gemüse, Kaffee und Kekse - gerade genug, um zwei Wochen durchzuhalten, so lange würden wir brauchen, um den Fischereihafen von Ketchikan, Alaska, zu erreichen.

Auf der Rae Jo gab es nicht viel Stauraum für Lebensmittel. Alles war sehr kompakt, einschließlich eines Etagenbetts, das hochgeklappt und am Rumpf verriegelt wurde (und das wir hauptsächlich zur Aufbewahrung von Kleidung nutzten), zwei kleinen Behältern an der unteren Steuerbordseite (rechts) des Vorschiffs (das schmale vordere Ende des Bootes - wir nannten es "Focksal"), zwei großen eingebauten Behältern neben dem Motorraum an der Backbordseite (links) und einem kleinen Behälter unter dem unteren der beiden hohen Etagenbetten an der Backbordseite. Dort war auch Platz für einen kleinen Tisch, der über und vor dem Motorschott verriegelt war. Wir haben den Tisch nur während des Frühstücks, Mittag- oder Abendessens ausgeklippt, weil wir den zusätzlichen Platz brauchten, um uns in der Kombüse und im Speisesaal zu bewegen. Alle frischen Gemüse- und Fleischsorten wurden in einer drei Meter großen Eistruhe im Fischloch gelagert, das sich fast genau in der Mitte des Schiffes befand ("mittschiffs" in der Nautiksprache).

In der Seefahrt war das Vorschiff viele Jahre lang der Bereich, in dem die Besatzung wohnte, das Wort "Focksal" ist ein Synonym für die Mannschaftsunterkünfte. Aber auf einem 48 Fuß langen Kiemennetzboot wie der Rae-Jo befanden sich der Focksal und die Kombüse im selben kleinen Bereich unter Deck und direkt vor dem Steuerhaus.

Nachdem die Lebensmittel verstaut waren, hörte ich das vertraute Kommando: "Larry, mach schnell die Bug- und Heckleinen los, und dann holst du das Innenschiff

Der nagelneue Cummins-Dieselmotor war schnell warmgelaufen, und in wenigen Minuten waren wir unterwegs, winkten Mama zu, die am Dock auf uns gewartet hatte, und machten uns auf den Weg zu unseren Freunden von der kommerziellen Fischerei, die in Anacortes, Washington, etwa zwei Stunden nördlich, auf uns warteten.

Wir trafen Harry Hogland, den Besitzer der M/V *Thor*, sowie Harry Parker und Frank Sanford, die Miteigentümer der W/V *Virginia S.* Mit beiden hatte Papa in der Vergangenheit schon ab und zu gefischt.

Wenn du nach Alaska reist, sind die meisten Fischer in Gruppen von zwei oder drei Schiffen unterwegs, falls das Boot eine Panne hat, das Wetter schlecht ist oder die Navigation einfach nicht funktioniert. Auf dem offenen Meer kann alles passieren, also muss jeder auf das Unerwartete vorbereitet und bereit sein, sich gegenseitig so gut wie möglich zu unterstützen.

"Larry, übernimm das Steuer, ja?" bat Papa. "Du kennst die Weg. Steuere das Boot einfach in die Mitte des Kanals, während ich den Focksal aufräume." Vom kleinen Lotsenhaus aus stieg Papa die kurze Treppe zur Kombüse und zum Focksal hinunter.

Unser Boot hatte eine automatische Steueranlage. Wir konnten vom Lotsenhaus aus steuern und die Motordrehzahl kontrollieren oder das Boot auf Autopilot stellen, während wir an Deck andere Aufgaben erledigten. Im Steuerhaus gab es einen bequemen Stuhl für die Bedienung des Hauptkontrollzentrums. Aber ich entschied mich meistens dafür, zu stehen, obwohl ich zu diesem Zeitpunkt schon ziemlich erwachsen war und mich auf den Pilotensitz hätte setzen können, wenn ich gewollt hätte, und trotzdem die volle Sicht durch die Windschutzscheibe und nach Steuerbord und Backbord gehabt hätte.

Das Lotsenhaus der *Rae-}o* war ein überdachtes, ovales Gehäuse, das ungefähr acht Fuß breit und zehn Fuß lang war und vier separate Fenster für die Sicht hatte - zwei zum Bug des Bootes hin und zwei an den Seiten des Lotsenhauses. Auf der Backbordseite war ein Raytheon-Multiband-Funkgerät an der Wand befestigt, in der Mitte befand sich ein Kompass und auf der Steuerbordseite zeigte uns ein Fadenmesser die Wassertiefe unter unserem Kiel an. Auf dem Boden an Steuerbord befand sich der automatische Steuerkasten der Vorsteuerung, ein mechanisches System mit Kettenantrieb, wurde installiert.

Sogar auf diesem kleinen Boot gab es drei Steuerbereiche, von denen aus der Pilot die Geschwindigkeit und Richtung des Bootes kontrollieren konnte.

Außerhalb des Lotsenhauses, auf dem Backbord-Vorderdeck, sorgte ein zweites Steuerrad für uneingeschränkte Sicht nach vorne. Und am Heck, auf der Backbordseite des Schiffes, befand sich ein weiteres Steuerrad, das sehr praktisch war, um die Richtung des Bootes beim Auswerfen des Kiemennetzes zu steuern, worauf wir später noch eingehen werden.

Es fing an zu regnen und es bildete sich Nebel. Nach weiteren 30 Minuten, als sich eine niedrige Zugbrücke über den Swinomish-Kanal abzeichnete, blies Dad ein kleines Nebelhorn und läutete die Schiffsglocke, um den Brückenwärter zu warnen, dass ein Boot vorbeikommt, da die Brücke angehoben werden musste.

Da ich schon oft durch den Swinomish-Kanal gefahren bin, wusste ich, dass es immer eine Frage des Timings war: Wenn keine Autos auf der Brücke waren, schaltete der Brückenbetreiber die Außenlichter aus, eine Reihe weißer Schranken an beiden Enden der Brücke (wie bei einem Bahnübergang) fuhr herunter, um den Verkehr auf der Straße zu stoppen, und die Brücke öffnete sich langsam. Wären hingegen Autos auf der Brücke, müssten wir den Bootsdoc auf Leerlaufdrehzahl verlangsamen und geduldig warten, bis sich die Brücke öffnet.

Das war immer eine angespannte Zeit, denn manchmal mussten wir den Rückwärtsgang oder den Leerlauf einlegen und dann wieder den Vorwärtsgang einlegen, um die relative Position zu halten, während wir mehrere Minuten lang warteten. An dieser Stelle war es aufgrund der engen Fahrrinne und der kreisrunden Fläche zum Wenden des Bootes fast unmöglich, nicht gegen eine Sandbank zu fahren. Diesmal mussten wir jedoch nur etwa drei Minuten warten, bis wir unter der Brücke durchfuhren und die andere Seite der Fahrrinne erreichten, sodass es nicht nötig war, zurückzufahren oder zu kreisen, und das Risiko war vernachlässigbar.

Wir fuhren weiter nach Nordwesten, in Richtung der Spitze von Guemes Island. Ich steuerte das Boot auf die Backbordseite der äußeren Boje von March Point und in die Fidalgo Bay, in Richtung Cape Saute und dann in das Hafenbecken. Als wir in den Marinehafen von Anacortes einfuhren, übernahm Dad die Kontrolle, denn meine Anlegekünste waren nicht sehr gut.

Die Boote, mit denen wir uns trafen, die Virginia S und die Thor, waren an der Außenkante des Docks aneinander gebunden. Als die *Rac-Jo* längsseits glitt

der Thor reichte ein kurzer Wurf einer Festmacherleine um die Mittschiffsstation des anderen Bootes, um uns vorübergehend festzumachen.

Die Virginia S war ein 45-Fuß-Schiff mit einem stromlinienförmigen, sechs Fuß breiten Bug und einem nur zehn Fuß langen Heck, das zusätzliche Kielblöcke erforderte, damit das Schiff bei schweren Stürmen nicht umkippte. Sie war in einem fröhlichen Grün gestrichen und mit hellgrauen Verzierungen versehen, abgesehen von den schwarzen Buchstaben.

Die Thor war 44 Fuß lang, mit einem breiteren, acht Fuß langen Bug und einem kräftigen 2-Fuß-Heck, was das Schiff etwas seetüchtiger machte als die Virginia

S. Die Thor war weiß, mit schwarzer Zierleiste und schwarzen Buchstaben auf der weißen Heckfläche und auf beiden Seiten des Bugs. Unser Boot war mit 48 Fuß das längste der drei Boote, mit einem zehn Fuß breiten Bug und einem sehr stabilen 14 Fuß langen Heck, und war ebenfalls größtenteils weiß, mit schwarzen Verzierungen und schwarzen Buchstaben zur Kennzeichnung.

Sowohl Harry Parker als auch Frank Sanford waren an Land, gingen zügig und trugen Lebensmittel aus ihren Autos, als wir anlegten. "Harry, brauchst du Hilfe?", rief mein Vater.

Harry antwortete: "Ich werde zu alt, um auf diesem Dock auf und ab zu laufen, also wäre deine Hilfe sehr willkommen, Earl. Du auch, **Larry.**"

Zwanzig Minuten später waren alle Lebensmittel an Bord gebracht und auf den anderen beiden Booten verstaut. Nach einem kurzen mechanischen Check und der Versicherung, dass wir alles haben, was wir für die nächste Etappe der Reise brauchen, waren wir alle bereit, in den Südosten Alaskas aufzubrechen. Wie jeder Fischer zu Beginn der Saison waren wir alle gespannt auf die die Aussicht auf große Geldsummen durch reiche Lachsfänge.

Mit 16 Jahren habe ich festgestellt, dass einige Fischer gut und andere schlecht abschneiden, und wenn es keine Lachse gibt, kommen alle pleite nach Hause. Das ist Kapitalismus in seiner besten Form, d.h. jeder hat das Recht auf Arbeit und die Freiheit, so hart und so lange zu arbeiten, wie er will. und in der Fischerei ist eines sicher: Du lernst und verdienst den Wert eines Dollars auf die harte Tour.

# Die Reise geht weiter

## 6. und 7. Juni

Larry, mach die Mittschiffsleine los", sagte Dad, und I tat es schnell, und die Lia-Jo schob sich langsam aus dem Anacortes Marinehafen heraus, wobei die *Vizgizila S* und die *Thou* knapp hinter unserem kleinen Kielwasser folgten. Glücklicherweise gab es keinen plötzlichen Wetterumschwung, der Wind war eine leichte Brise aus Südwest, und es war immer noch bewölkt mit nur kurze Blicke auf die Sonne.

Eines war sicher: Nach drei Jahren, in denen ich diese Reise nach Alaska gemacht hatte, wusste ich, dass es eine lange und langweilige Reise war . . . aber wenigstens war es nicht neblig, nicht so weit. Als ich mir das Gesicht wusch und den Schlaf aus den Augen rieb, fiel mir eine weitere Konstante auf dieser Reise auf: Wir hatten uns beide schnell an das beruhigende Geräusch des kraftvollen Cummins-Diesels gewöhnt, der mit süßen 1600 Umdrehungen vor sich hin tuckert.

Dad und ich schwiegen sehr lange - eigentlich mehrere Stunden -, bis er kurz nach Einbruch der Dunkelheit auf dem Achterdeck hinter mir das Wort ergriff. "Ich lege mich jetzt hin und schlafe ein bisschen. Folge einfach dem Thor und wecke mich gegen 6 Uhr morgens."

Meine Augen spannten sich in der Dunkelheit des Lotsenhauses an. Ich schaute auf den Kompass und dann auf das weiße Toppmastlicht der Thor, die jetzt etwa 100 Meter achteraus und leicht backbord von uns entfernt folgte.

Wenn du die Konzentration verlierst, kannst du leicht verwirrt werden, wenn du andere Schiffe aus der Ferne betrachtest; mit anderen Worten: Konzentration und Wachsein sind die Schlüssel, um sich richtig zu orientieren.

Als unsere kleine Flotte von drei Personen Village Point auf der Steuerbordseite von Lummi Island passierte, fuhren wir in die weite, offene Einfahrt der Strait of Georgia ein, wo wir auf 290 Grad auf dem Kompass einschwenkten, fast genau auf West-Nordwest, und nun auf Point Roberts zusteuerten.

Ja, eine Fahrt mit ungefähr acht Knoten ist langweilig. Nachdem ich die See um uns herum und die beiden Boote hinter uns überprüft hatte, schaltete ich den Autopiloten ein und rannte die Stufen der Kabine hinunter, um mir eine Tasse Kaffee zu holen (ich trank Kaffee, seit ich neun Jahre alt war, um mich in den langen, kalten Nächten der Kiemennetzfischerei im Puget Sound warm zu halten). Für Notfälle oder für den Fall, dass unsere Reisepartner mit uns sprechen wollten, erlaubte Papa nicht, dass der Schiffsfunk auf kommerzielle Radiosender für Musik umgestellt wurde. "Was tãt Feh", dachte ich, "nerytãing's undcr control. Also schaltete ich aus

die Fischereifunkfrequenz #3 und wãhlte einen kommerziellen Radiosender, aber an diesem Ort war der einzige Radiosender, den ich empfangen konnte, KOMO, auf 1000 auf dem AM-Band. Ich hãrte die vertraute Stimme: "Wenn du uns hãrst, bist du d a b e i ! Das ist KOMO Country!" Ja, hier bin ich, auf halbem Weg nach Point Roberts auf der M/V Rae Jo, und ich bin immer noch in KOMO Country! Der DJ spielte schlieÙlich ein altes Lied von Johnny Mathis, "Chances Are . meine Chancen auf eine Freundin waren in diesem Moment absolut gleich null. Der Gedankengang ging weiter: "Wenn ich in *diesem Sommer* kein Geld verdiene, *sind auch die Chancen auf ein Date mit einem Mãdchen gleich null.*"

Als ich in der 8. Klasse war, verstand ich, dass die Betriebswirtschaft und der persãnliche Wohlstand die gesamte Wirtschaft bestimmen und jeden motivieren sollten, hart zu arbeiten, um seine finanziellen Ziele zu erreichen. Ich war mir auch darãber im Klaren, dass es in diesem Fischereigeschãft nie eine Erfolgsgarantie gibt - egal wie hart man arbeitet - und ich brauchte schon eine Pause. Also lieÙ ich den Sender in Seattle noch einige Stunden im Radio laufen - und kam damit durch.

Als sich unsere Flottille mit drei Booten dem Point Roberts nãherte, kam der Leuchtturm an der Spitze der Landzunge in Sicht, was bedeutete, dass eine leichte Ãnderung der Navigation erforderlich war. Jedes Boot musste eine leichte Kurskorrektur nach Norden vornehmen und den Kurs fãr die nãchsten 26 Meilen beibehalten, um einen Abstand von 1,5 Meilen zur Kãste zu gewãhrleisten, wenn wir den Leuchtturm von Gabriola Reef passieren wãrden.

# Reisender Eorth

## 8. Juni

**T**ie Sonne **ging** gerade über der Küste zu unserer Rechten **auf** und das Wetter war immer noch gut ... Zeit, Dad zum Frühstück zu wecken und mit ihm

er die Steuerwache übernehmen. Mit nur gelegentlichen Windstößen aus Südwest war die Straße von Georgia ungewöhnlich ruhig, als 1 unterging und ihn weckte.

Sobald er das Lotsenhaus betrat und meinen kurzen Bericht über die Nachtfahrt gehört hatte, ging ich unter Deck und holte Eier und Speck aus der kleinen Eisbox. Eine meiner täglichen Aufgaben war es, das Frühstück zuzubereiten - zwei Spiegeleier, gegrillten Toast, knusprige Rösti und Kaffee ... und wenn ich keinen Streit mit Kapitän Papa wollte, musste es jeden Tag gleich sein, ohne verbrannten Toast.

Als ich das Frühstücksgeschirr abwusch, hörte ich die anderen Boote einchecken.

Von Harry auf der Virginia S: "Nur zur Erinnerung, Earl, ich habe kleinere Tanks als du oder die *Thor*, also muss ich in Port Hardy auftanken."

Dads Antwort: "Okay Harry, ich denke, wenn wir anhalten müssen, haben wir auch die Möglichkeit, in dem kleinen Lebensmittelladen in Port Hardy ein paar Grundnahrungsmittel zu kaufen."

Wie ich auf früheren Reisen nach Alaska gelernt habe, sollte man auf Vancouver Island nicht anhalten, es sei denn, es ist absolut notwendig. Warum? Weil wir jetzt in Kanada wären und uns beim kanadischen Zoll anmelden müssten, um unsere Absicht zu erklären und uns zu registrieren. Das bedeutete immer eine Menge Papierkram mit Bootsbesitzurkunden und Staatsbürgerschaftsnachweisen, und wenn das Zollamt geschlossen war, verloren wir einen Tag oder eine Nacht guter Reisezeit.

Nachdem ich im Alter von 13 Jahren mit diesen jährlichen Fahrten begonnen hatte, fühlte ich mich zu diesem Zeitpunkt - bei meiner vierten Fahrt - fast bereit, mein eigenes Boot zu fahren. Ich brauchte allerdings mehr

Erfahrung in Navigation, Bootsführung und einigen mechanischen Fertigkeiten, aber in meiner optimistischen Art fühlte ich mich bereit, das Ruder zu übernehmen und Kapitän zu sein. "Eines Tages werde ich der Kapitän sein", dachte ich bei mir. Ich erinnere mich auch, dass ich in diesem Moment dachte: "Dieser kleine Motor erinnert mich an die Kindergeschichte von der kleinen Maschine, die alles kann", während wir tuckerten.

unseren Weg nach Norden in den Südosten Alaskas.

Entwickelte ich gerade eine Art Lebenszweck? Nun, es war noch viel zu früh, um das zu sagen, aber ich erinnere mich noch an das Gefühl der Macht, das mir solche Gedanken damals gaben. Die Vorstellung, mein eigener Chef zu sein und nach finanzieller Unabhängigkeit zu streben, schien mir wirklich zu gefallen.

"Well, so bar so gut", dachte ich, als wir die Insel Crabriola und änderten wir den Kurs, der uns zur Insel Lasqueti führen würde. Wir fuhren hier auf einer Art Binnenwasserstraße, die uns vor den direkten Auswirkungen des Pazifischen Ozeans schützte, und zwar zwischen großen Inseln. Mit dieser Strategie, auf der inneren Passage zu fahren, versuchen wir, mögliche Stürme zu umgehen, aber das Wetter in der Straße von Georgia ist oft genauso unberechenbar wie auf dem offenen Meer.

Sobald die Rfic *Jo* die Insel Lasqueti passiert hatte, war wieder eine kleine Kursänderung nötig, um uns zu unserer nächsten Landmarke zu bringen. Nachdem mein Vater das Boot auf den neuen Kurs geschwenkt hatte, schaltete er den Autopiloten ein, damit wir an Deck arbeiten konnten. Aber von Zeit zu Zeit mussten entweder er oder ich unsere Peilung überprüfen, weil die See ein wenig rau war, und auch wenn der Autopilot schön war und uns die nötige Zeit für die Arbeit an Bord ließ, konnte er nur bei ruhigem Wetter eingesetzt werden, und selbst dann konnte er dich fünf bis zehn Grad vom Kurs abbringen, wenn er nicht pünktlich an die natürliche Drift angepasst wurde, die durch Wind und Gezeiten verursacht wird.

Während einer dieser Kursanpassungen schaute ich auf die Karte und bemerkte, dass der nächste kritische Punkt auf der Reise darin bestehen würde, die Überfahrt zwischen Campbell River (auf Vancouver Island) und der kanadischen Küste in den tückischen Seymour Narrows fand genau dann statt, wenn die Flut ihren höchsten Punkt erreicht hatte, ein Moment, den Segler als "Flaute" bezeichnen - eine kurze Zeitspanne, in der die einlaufende Flut nachlässt, bevor sie zu ebben beginnt. Ich wusste, dass die Geschwindigkeit der Gezeiten in Seymour

Die Strömung in den Narrows kann bis zu 12 Knoten (fast 15 Meilen pro Stunde!) erreichen, sobald das Wasser in den Narrows wieder in Richtung offenes Meer fließt. Eine erschreckende Anzahl von Booten ist auf die Felsen und Sandbänke in diesem Gebiet geprallt, als sie versuchten, gegen die manchmal unglaublich schnellen Strömungen der Ebbe anzukommen - wenn sie das leichter zu handhabende, relativ unbewegliche Wasser verpassten, das bei mittlerer Flut nur für kurze Zeit anhält.

Plötzlich erwachte das Funkgerät zum Leben: "Hier ist WA 8457, Virginia S., ich rufe WA 3296, Rde-Jo. Bist du dran, Earl?"

Papa antwortete, dass er zuhört.

"Earl, du bist in Sichtweite, etwas vor mir und an Steuerbord, aber ich habe Sichtkontakt zur *Thor* verloren. Ich habe auch nichts mehr von ihm gehört."

"Okay, Harry. Lass uns *Thor* anrufen. Vielleicht müssen wir sowieso langsamer fahren, damit wir die Seymour Narrows bei *F l a u t e* erreichen."

Schnell sprang ich mit dem Fernglas in der Hand aus dem Lotsenhaus auf das Deck. Ich konnte die *Thor* etwa 2 Meilen hinter uns ausmachen, aber weiter steuerbord, als es normal schien.

"Hier ist WA 3296, Roe }o, ich rufe WA 6485, *Thor*. Bist du dran, Hogland?"

Der *Thor* hat nicht geantwortet!

"Hier ist WA 3296, Rae-}o, ich rufe WA 8457, Virginia S. Bist du dran, Harry?"

"Ja, Earl!"

"Harry, *Thor* antwortet nicht, also lass uns einfach langsamer fahren, damit er uns einholen kann. Okay? Reduzieren wir unsere Geschwindigkeit auf zwei Knoten (500 U/min)."

Das Timing klappte sehr gut. Nach etwa 40 Minuten wurde der *Thor* war nur etwa 50 Meter hinter der Virginia S., und ich fing an, von mittschiffs zu winken. Schließlich kam Hogland auf das Deck, winkte und rief: "Was ist los, Larry?"

Wir müssen langsamer werden, um sicherzustellen, dass wir die Seymour Narrows bei Ebbe erreichen."

"Larry, wie hoch ist die neue Geschwindigkeit?"

"900 Umdrehungen pro Minute - warum hast du das Funkgerät nicht auf der kommerziellen Fischereifrequenz eingestellt?"

Harry antwortete: "Oh, verdammt, ich habe Musik gehört!"

Eine Lektion für mich: Dinge *können* wirklich schiefgehen, wenn du nicht aufpasst, z.B. wenn du Musik hörst, anstatt deine Funkverbindung zu anderen Fischern zu nutzen.

Wir erreichten Seymour Narrow um Mitternacht. Ich griff nach der Scheinwerfer, um nach Kanalbojen zu suchen, und schaute in der Dunkelheit auf den Balken des nahe gelegenen Leuchtturms von Maude Island. Wieder einmal wurde mir klar, dass sich die Entfernungen in der Nacht zu ändern scheinen! Trotz all meiner Boots- und Navigationserfahrung war ich immer noch sehr nervös, ganz und gar nicht kapitänsbewusst, mit Nerven aus Stahl.

Bald hatten wir die Engstellen hinter uns gelassen und begannen unsere Fahrt durch die Discovery Passage. Mit angestrengten Augen spähte ich in die Dunkelheit, um zu sehen, ob ich die Küste erkennen konnte. Die erste war eine kleine Linkskurve, um einige Untiefen an der Küste zu umfahren, was ich auch p ü n k t l i c h tat. Zwei Stunden später mussten wir eine weitere Kurskorrektur vornehmen, die noch kritischer war, weil wir bei der Einfahrt in die Johnston Strait eine 3/8 Meile vor dem Leuchtturm von Chatham Point sein mussten.

Von der Johnston Strait aus würden wir bei Tageslicht segeln und ungefähr acht Stunden brauchen, um den Queen Charlotte Sound zu erreichen. Ja, das berüchtigte und wahllos böse Wetter im Queen Charlotte Sound!

Unsere Expedition würde jedoch noch eine Weile die schützende Barriere von Vancouver Island genießen, bevor sie in Port Hardy anlegt, um zu tanken und Lebensmittel einzukaufen.

Gleich am nächsten Morgen tauchte Papa unter Deck auf, und seine Die ersten Worte waren: "Larry, mach mir einen Kaffee und schlaf ein bisschen.

Unter Deck, in unserer kleinen Kombüse, startete I den kleinen Herd, indem er Öl in die Schüssel pumpte und ein Streichholz anzündete, wobei er darauf achtete, nicht zu viel von dem brennbaren Zeug in den Behälter zu ölen. In wenigen Minuten war die Kanne geparkt und bereit zum Servieren. Kaffee für Angler ist wie Öl für Motoren. Manche von uns nennen ihn sogar "norwegisches Plasma".

# Nordwärts nach Nlaska

## JuniHth

**I**s war noch früh am Morgen, als ich aus meinem Schlafsack kroch und zum Lotsenhaus hochkletterte. Die Flut muss uns die ganze Nacht begleitet haben, denn ich schaute auf die Navigationskarte und dann aus dem Fenster auf der Steuerbordseite, wo ich den vertrauten Anblick der Alert Bay entdeckte - ein ganzes Stück weiter nördlich, als ich gedacht hatte, als ich das Ruder übernehmen würde.

Es ist nicht ungewöhnlich, dass man mehr als acht Knoten macht, wenn man mit der Flut reist, und in dieser Nacht hatte die natürliche Strömung des Meeres eindeutig für uns gearbeitet.

Wie immer hatte Papa einen sofortigen Befehl an mich, sein Besatzungsmitglied, zu richten. "Mein Magen fühlt sich an, als hätte man mir die Kehle durchgeschnitten, also mach Frühstück."

Als das Frühstück beendet war, übernahm ich die Steuerwache und steuerte uns nordwärts, vorbei am Leuchtturm von Pulteney Point und in den Queen Charlotte Sound.

Zum Glück hatten wir den Schutz von Vancouver Island noch für weitere 4-5 Stunden, in denen wir in Port Hardy einen Zwischenstopp einlegen würden.

Um die Langeweile der Radwache zu vertreiben, dachte ich an lustige Dinge wie Mädchen, Autos und Fußballtraining. Ich musste mich fit halten für unser erstes Fußballtraining am ersten Freitag im September. Wenn wir erst einmal mit dem Angeln angefangen hatten, würde ich mich ausgiebig bewegen, aber jetzt war es noch nicht einmal praktisch, sinnvoll zu trainieren. Also machte ich ab und zu ein paar Liegestütze an Deck.

In diesem Moment dachte ich auch darüber nach, wie ich genug Geld für ein Auto verdienen könnte. Da es nur ein Familienauto gab, konnte ich nur selten mit dem Auto zu "Dates" fahren, also war die einzige andere Option ein Doppeldate - oder gar kein Date. Manchmal bin ich nach den Football- und Basketballspielen einfach die vier Blocks zum YMCA gelaufen, um zum Highschool-Tanz zu gehen.

Als ich mich wieder auf das Meer um mich herum konzentrieren konnte, umrundeten wir Masterman Island und steuerten auf Port Hardy zu, unseren Rastplatz an der Westseite der Hardy Bay, wo es eine Werft der Regierung gab. Hier gab es eine Werft der Regierung mit einer Kombination aus Postamt und Lebensmittelladen, einem Zollbüro und einer Tankstelle für kleine und mittelgroße Schiffe. Wir stellten erfreut fest, dass dies ein sehr glücklicher Tag für uns sein musste, da keine anderen Boote am Kai festgemacht waren. Selbst alles, was wir tun mussten, konnten wir ohne Hektik und Stress erledigen.

Als wir an der Anlegestelle entlang glitten, sprang ich auf den Schwimmer und sicherte die Bugleine, wobei ich genug Leine ließ, um das Heck des Bootes in die Anlegestelle zu manövrieren. Als die *Rae Jo* vorn, achtern und mittschiffs gesichert war, machten Virginia S und *Thor* längsseits an uns fest. Jeder musste sich beim kanadischen Zoll mit den Schiffspapieren und dem Staatsbürgerschaftsnachweis melden.

Der kanadische Zollbeamte, Tom Clark, begrüßte uns mit einer fröhlichen Prognose: "Noch zehn Minuten und die Tür ist zu! Wir arbeiten dienstags nur vier Stunden. Wenn du deine Schiffspapiere nicht dabei hast, schließt sich die Tür jetzt!" Warum nur vier Stunden am

Dienstag kann jeder raten, und niemand hat gefragt.

Wir hatten alle unsere Papiere in der Hand und legten sie auf den Schreibtisch des Zollbeamten, und in 10 Minuten waren wir alle abgefertigt - allerdings ohne jede Zeitverzögerung.

Dann machten wir uns alle auf den Weg zur Post und zum Lebensmittelladen.

Der winzige Lebensmittelladen hatte nur eine kleine Auswahl an Grundnahrungsmitteln: Brot, Snacks, Limonade, Bier und gefrorene Hamburger.

Nachdem alle ihre Einkäufe in bar bezahlt hatten, kehrten sie zur Tankstelle zurück. Die Tankstelle lag nur wenige Meter vom Zollamt entfernt.

Nacheinander banden wir jedes Boot los und zogen es zu den Gas- und Dieselschläuchen. Der Motor der *Rue Jo* wird mit Diesel betrieben, während die Virginia S und die *Thor* mit Benzin fahren. Harry Hogland fragte Andy, den Werftwärter,

"Können wir bleiben

bis morgen früh?" Andy sagte ja, also hatten wir die Gelegenheit für die nächsten paar Stunden zu entspannen - keine nächtliche Radwache für irgendjemanden von uns.

Nachdem alle Boote aufgetankt waren, lud Frank Sanford alle zu leckerem Kuchen und Kaffee in die *Virginia S* ein. Frank ist der Besitzer des Notty Pine Restaurant, einem kleinen Frühstücks- und Mittagsrestaurant in der Innenstadt von Mt. Vernon, und so war der Kuchen, den er mitgebracht hatte, ein erstklassiges Stück Essvergnügen.

In seiner Jugend hatte Frank in Holzfällerlagern angefangen zu kochen und so begann eine 30-jährige Karriere als Chefkoch für hart arbeitende Holzfäller in Washington und Oregon, bevor er sich in unserer Stadt niederließ und Gastronom wurde.

Eines Tages erzählte ein Kunde Frank im Restaurant von dem vielen Geld, das man mit der kommerziellen Fischerei verdienen konnte. Als Harry Parker in der Lokalzeitung eine Anzeige für einen Geschäftspartner aufgab, ergriff Frank die Chance und wurde zu 50% Partner.

Eine Sache, die Frank übersehen hat - oder die ihm erst bewusst wurde, als es schon zu spät war - war, dass er chronisch seekrank ist (jedes Mal, wenn er auf ein Boot geht!), also hat er auch nach der Einnahme von Dramamin immer eine große Flasche Pepto Bismol dabei. Diese Reise war Franks erste nach Alaska, also wusste keiner von uns, Frank eingeschlossen, wie er sich schlagen würde. Zum Glück ist Frank ein unkomplizierter und glücklicher Mensch.

Als sich alle auf der *Virginia S* versammelt hatten, öffnete Harry eine Flasche *Early Times* und schenkte den Erwachsenen Getränke ein (mir nicht).

Als er den prächtig aussehenden Kuchen enthüllte, sprach Frank mich an: "Larry, ich habe dir einen Apfelkuchen gebacken, also lass es dir schmecken!"

Ein Apfelkuchen anstelle von Whiskey und Wasser? Was für eine Überraschung! Wie sich herausstellte, war das ganz in Ordnung für mich, und es stellte sich auch heraus, dass Frank nicht nur ein hervorragender Bäcker ist, sondern auch ein großartiger Koch, wie ich später erfuhr.

Während Harry an seinem Drink nippte, schaute er auf das Gezeitenbuch und verkündete, dass 4 Uhr morgens eine gute Zeit zum Ablegen wäre. Nach einer weiteren Runde Drinks sagte Frank: "Lasst uns schlafen, morgen wird wieder ein langer Reisetag. Möchte jemand Pepto-Bismol?" Als er sich mit seinen 1,90 m und seinen 250 Pfund aufrichtete, hörten wir, wie Frank auf dem Weg zu seinem Schlafsack lachte.

# Inside Passage Entscheidung

Juni 10th

I rollte ich genau um 4 Uhr morgens aus meinem Schlafsack, zog mich an und stieg die Treppe zum Lotsenhaus hinauf. Als ich aus dem Fenster schaute und einen Blick auf die Steuerkonsole warf, bemerkte ich, dass ein Wind von 15 km/h wehte und einen leichten Nebel über Port Hardy aufwirbelte. Ich erwähnte dies gegenüber meinem Vater, der ebenfalls an Deck kam, aber er sagte nur:

"Mach Frühstück, Larry. Das ist vielleicht das letzte Mal, dass wir heute etwas essen können!" Sobald die Boote voneinander losgebunden und vom Kai befreit waren,

nahmen wir die gleiche Reihenfolge ein - unser Boot zuerst, gefolgt von der Virginia S und der *Thor* am Heck - und fuhren langsam aus der Port Hardy Bay in Richtung Duval Point.

Glücklicherweise hatte der Wind den Nebel weggeblasen, als wir Duval Point umrundeten, aber der Wind nahm zu, ebenso wie der Seegang, der jetzt drei bis fünf Fuß hoch war, ein bisschen unangenehm, aber zu bewältigen.

Das Frühstück war fertig und während ich aufräumte, sicherte ich alle losen Gegenstände in der Kombüse und im Foyer, darunter auch Geschirr und Lebensmittel. Für den Notfall legte ich den Werkzeugkasten an einen strategischen Ort (meine Koje) und band ihn fest.

Weißt du noch, dass ich den Queen Charlotte Sound als gefährlichen Ort erwähnt habe? Nun, an diesem Punkt war es Zeit für eine Entscheidung. Sollten wir es auf einen Verkauf ankommen lassen und die innere Passage des Queen Charlotte Sound befahren oder sollten wir auf der Außenseite laufen und das Risiko eingehen?

Dad rief Harry Hogland über Funk an und sagte: "Es könnte heute ein bisschen ungemütlich werden, Harry. Ich glaube nicht, dass Frank Sanford auf der Virginia S genug Pepto Bismol hat, um die Reise zu überstehen, also nehmen wir lieber die Innenpassage. Ich bin mir auch nicht sicher, wie seetüchtig die Virginia S ist; es ist ein altes Schiff.

"Okay, Earl", antwortete Harry. "Ich rufe sie an und sage ihnen, dass sie zur Christie Passage fahren sollen."

Als ich an Deck trat, um die Landschaft zu betrachten, bekam ich das Gefühl, dass es ein sehr langer Tag werden würde. Meine Gedanken wurden durch den nächsten Befehl meines Vaters unterbrochen.

"Larry, übernimm das Steuer und steuere das Licht in Noble Inlet an, Kompassrichtung 290."

Ich setzte mich ans Steuer und dachte: "Okay! Es gibt nichts ließe, was den morgendlichen Stress aufhebt, um deine Nervs und Percsverance zu testen, ich frage mich nur, was meine Freunde jetzt machen! Um 5 Uhr morgens sind meine Freunde vielleicht nur am Schlürfen, wie normale Polizisten."

Als das Licht von Noble Inlet durch den Nebel in Sicht kam, war eine weitere Kursänderung auf 333 erforderlich, damit wir in tiefem Wasser in die Christie Passage einfahren konnten. Als ich mir die Navigationskarten und Kapitän Forwells Hansen *Handbook for Piloting Inland Waters of British Columbia and Souttwestern AlaSSa*, die Navigationsbibel für das Befahren der Inside Passages von British Columbia und Alaska, ansah, war die gute Nachricht, dass wir etwa 340 Seemeilen von Ketchikan entfernt waren. . vielleicht nur noch zwei oder drei Tage von unserem ersten Ziel.

Da ein Magnetkompass und ein Fadenmesser die einzigen Navigationsinstrumente auf der Rac-}o waren, war es sehr wichtig, Navigationskarten lesen zu können und Mathe aus der 8. Klasse zu verstehen (Zeit x *KnoisJour* -- Entfernung). Ich beneidete die Boote, die Radar hatten.

Wir navigierten durch die Christine Passage und steuerten Pine Island, den Eingang zur Queen Charlotte Strait, an. Das Wetter blieb konstant und recht erträglich, mit 10-20 mph Rückenwind und zwei bis vier Fuß hohem Seegang.

Ich rechnete damit, dass wir am späten Nachmittag zumindest hinter Calvert Island (Fitzhugh Sound) sein würden und zusätzlichen Wetterschutz vor der unberechenbaren See hätten.

Der einzige Grund, warum Fischer langweilige Seereisen bevorzugen, ist, dass wenn die Dinge aufregend sind, das bedeutet, dass du in irgendeiner Art von Schwierigkeiten steckst. Langweilig ist also definitiv besser. Der Text des alten Liedes " . trouble by the numbers, trouble by the score ..." ist das, was wir nicht brauchen.

Als wir Covert Island hinter uns gelassen hatten, ließ der Wellengang nach und die Tide war auf unserer Seite, so dass alle drei Boote eine konstante Geschwindigkeit von mindestens acht Knoten halten konnten. Daraufhin tauschten wir Funksprüche aus und beschlossen, direkt zum Milbank Sound weiterzufahren und in den relativ sicheren Gewässern hinter Ivory Island zu ankern. Wir fuhren also weiter durch die Lama-Passage und den Sealorth-Kanal und ankerten schließlich um 21 Uhr hinter der Elfenbeininsel, nachdem wir einen sehr langen Tag hinter uns gebracht hatten (genau wie ich es vorher geahnt hatte; kein Wunder, dass ich so müde war!)

# Fog

11. Juni

**T**er Wecker klingelte (du hast es erraten) um 4 Uhr morgens, und wieder einmal rollte ich mich aus der Kojе und machte mich für die Arbeit fertig. Aber dieser Morgen war anders. Erstens war die Sichtweite weniger als 20 Meter in tiefer Nebel. Und keines unserer Boote war mit Radar ausgestattet.

Da wir zusammengebunden waren, als wir den Anker warfen, war es einfach, die anderen zu wecken und den nächsten Schritt zu besprechen. Wir wollten alle weiterfahren, aber unter den gegebenen Umständen war das nicht so einfach möglich. Wir versammelten uns auf der Virginia S. Sanford schenkte allen eine Tasse Kaffee ein und schlug sofort vor, dass wir einfach warten sollten, bis sich der Nebel lichtet. Hogland grunzte nur und nickte mit dem Kopf nach vorne, wobei er blutunterlaufene Augen zeigte, die wahrscheinlich entweder vom einsamen Trinken oder von der Anstrengung, ganz allein auf seinem Boot am Steuerrad Wache zu halten, herrührten. Aber Harry und mein Vater wollten beide einen Weg finden, um weiterzukommen. "Schließlich", sagte Harry, "ist jede verlorene Zeit Zeit, die wir nicht mit Fischen verbracht haben, und das ist es, was wir hier für.

Harry wandte sich an meinen Vater und fragte: "Earl, hast du ein Abschleppseil?" Papa nickte. "Dann lasst uns die Boote zusammenbinden und ganz langsam weiterfahren. Was hältst du davon?"

Mein Vater, der der erfahrenste Segler unter uns war, dachte einen Moment nach und sagte dann: "Nun, wir können es ja mal versuchen, und wenn die Boote zusammenstoßen, machen wir einfach alle los und versuchen, dicht beieinander zu bleiben, ohne uns zu verirren."

Die Männer waren sich einig, dass die Rne-Jo mit 48 Fuß Länge und Breite das größte Boot war und sicherlich seetüchtiger als die anderen beiden Boote, also würde die Rae-Jo das mittlere Boot sein, mit der Virginia S an der Steuerbordseite und der Thor an der Backbordseite. Wie üblich würden wir die alten Gummireifen benutzen, die wir an den Bootsreling und den Heckklampen festmachen würden (wir

Bojen) als Abstandshalter, um die Boote zu dritt fest, aber nicht extrem fest zu verzurren. Wären die Boote zu fest verankert, würde jede große Welle oder jeder Wellengang die Kante des Bugs untereinander drücken und die Reling jedes Bootes beschädigen, da jede Welle ansteigt und fällt.

Nachdem wir die Bojen zwischen den Booten platziert haben, um zu verhindern, dass

Nachdem wir alle Boote an drei Punkten miteinander verbunden hatten - am Heck, mittschiffs und direkt hinter dem Bug - lichtete ich den Anker und jeder stellte die Motordrehzahl auf 900 Umdrehungen pro Minute ein, was uns eine Vorwärtsgeschwindigkeit von etwa vier Knoten verschaffte - vielleicht sogar etwas weniger, da das Wasser an jedem der drei eng beieinander liegenden Rümpfe vorbeiflog.

Als wir Ivory Point umrundeten, benutzten wir alle Ferngläser, um durch den dichten Nebel etwas mehr sehen zu können. Unsere Seekarten sagten uns, dass unser Kurs zum Leuchtturm Susan Rock führen sollte, der mit einer Höhe von 52 Fuß über dem Meer e i n e n sichtbaren Bezugspunkt darstellen sollte.

Während die anderen das Wasser und die Nebelbank absuchten, ging ich unter Deck und bereitete das Frühstück für uns alle vor, während Papa am Steuerrad Wache hielt und die drei Boote vom Vorschiff aus steuerte.

So seltsam es für jemanden, der kein Segler ist, auch klingen mag, dies war nur ein weiterer stressiger Tag im Leben eines Fischers. Es besteht kein Zweifel daran, dass Situationen wie diese dazu beitragen, u n s e r e geistige und körperliche Zähigkeit zu stärken... Wir Glücklichen!

Nach einer gefühlten Ewigkeit, aber in Wirklichkeit waren es nur zwei Stunden, begann sich der dichte Nebel zu lichten und wir hatten eine Sichtweite von mehr als 100 Metern.

Was für ein Glück (ja, Glück!). Die Finlayson ist eine sehr enge Passage, und wenn wir im dichteren Nebel ein paar Minuten zuvor einen Navigationsfehler gemacht hätten, wäre die Chance groß gewesen, auf einer Sandbank - oder schlimmer noch, auf einem Felsvorsprung - hängen zu bleiben.

Nach einer kurzen Besprechung beschlossen wir, die Boote zu entlasten und in enger Formation und mit etwas höherer Geschwindigkeit weiterzufahren. Wir hatten es geschafft und waren immer noch auf dem besten Weg, unser Ziel fast pünktlich zu erreichen, wenn der Rest der Reise gut lief.

Während der Diskussion sprang ich zum Thor, um das Frühstücksgeschirr zu holen, und bemerkte, dass Harrys Drehzahlmesser nur 600 Umdrehungen pro Minute anzeigte, nicht die 900, die wir angegeben hatten. Ich fragte mich: "*Will er bei uns Benzin sparen?*" Ich beschloss, diese Information vorerst für mich zu behalten, also nahm ich einfach den Teller, die Tasse und das Besteck und sprang zurück an Bord von *Racjo*.

Kurz darauf wurde jede Leine gelöst und wir fuhren mit etwa acht Knoten in Richtung Jane Island, dann nach North Point und in den Nordost-Kanal und schließlich in den Tolmie-Kanal.

Irgendwann auf dem Weg fing es an zu regnen - stark und kalt - aber das Wasser war ruhig und ich dachte: "Ich ziehe *den Regen* dem Nebel *vor*. Zu diesem Zeitpunkt und bei der Geschwindigkeit, die wir hielten, bestand eine sehr gute Chance, dass wir Ketchikan innerhalb von 24 Stunden erreichen würden.

Bei Tageslicht und sogar im Regen war die Landschaft der Küste Alaskas atemberaubend schön - es war wie in dem alten Hit der Annes Brothers: "49 Shades of Green, das grünste Grün, das du je gesehen hast". Ich hatte ein ganz besonderes, wunderbares Lebensgefühl, als wir in weniger als vier Stunden durch die Graham, Fraser und Foster Reaches, durch die McKay Reach und in den Wright Sound fuhren.

Vom Wright Sound aus fuhren wir in den Grenville Channel ein, eine ziemlich gefährliche, enge Passage, ähnlich wie die schwierige Queen Charlotte Strait im Süden. Wieder einmal hatten wir entweder einfach nur Glück oder die göttliche Vorsehung stand uns zur Seite: Wir trafen die Gezeiten genau richtig, um unsere Geschwindigkeit zu maximieren und sauber durchzukommen.

Papa und ich tauschten alle drei oder vier Stunden den Platz am Steuer, und funkten wir die anderen an, um zu fragen, ob wir einfach weiter nach Ketchikan fahren sollten. Sie stimmten zu, und so fuhren wir weiter, wobei ich von Stunde zu Stunde aufgeregter wurde. Niemand kommunizierte mehr viel, denn die Entscheidungen waren bereits gefallen.

So hatte ich Zeit, ein wenig darüber nachzudenken, was ich auf Harry Hoglands Boot gesehen hatte. Eigentlich fing ich an, ihn zu bemitleiden ... die meiste Zeit ganz allein, mit niemandem zum Reden oder um das Steuer zu übernehmen ... kein Wunder, dass er die meiste Zeit Musik und nicht den kommerziellen Fischereikanal e3 laufen hatte.

Ich habe das meinem Vater gegenüber erwähnt. Er dachte einen Moment nach und griff dann nach dem Raytheon-Funkmikrofon.

"Hier ist WA 3296, Roe Jo, ich rufe WA 6485, Skor. Bist du dran, Harry?" Als er eine positive Antwort erhielt, fuhr er fort: "Harry, da wir und die Virginia S zwei Besatzungsmitglieder haben und du allein bist, kannst du dich für eine Weile an mich binden, damit du etwas Schlaf bekommst. Das Wetter hält, also können wir weiterfahren, während du dich ausruhen kannst.

Harry brauchte 20 Minuten, um aufzuholen. Ich hatte Bojen (alte Gummireifen) über die Seite unseres Bootes geworfen, um beide Boote vor möglichen Schäden durch Zusammenstöße zu schützen. Wir banden uns sicher an der *Thor* fest (mit Heck-, Mittelschiffs- und Bugleinen, genau wie im Nebel), und nachdem er seine Motordrehzahl eingestellt und sich vergewissert hatte, dass sie mit unserer übereinstimmte, stieg Harry an Bord unseres Bootes, bedankte sich bei meinem Vater und ging unter Deck, um etwas zu essen und ein wenig zu schlafen

# Ketchikan Arriral

## Juni 1st

**A**uch wenn das Wetter ruhig war, war die Navigation durch den Chatham Sound angespannt. Wir mussten den Leuchtturm von Holland Rock und den Leuchtturm von North Rachel Island meiden und dann, mit einigen kleinen Anpassungen, den Leuchtturm von Lucy Island ansteuern, der sichtbar werden, sobald wir die beiden anderen Lichter hinter uns gelassen haben.

Irgendwann im Laufe des Abends franste die Mittelleine aus, und sobald ich es bemerkte, fand ich eine Ersatzleine und ersetzte die geschwächte Verbindung. Ich bin mir ziemlich sicher, dass dies beide Boote vor Schaden bewahrt hat.

Etwa eine Stunde später löste mich Dad am Steuer ab und sagte: "Wir müssen Harry aufwecken. Wir nähern uns dem Revillagigedo-Kanal und es ist eine besonders enge Durchfahrt, also müssen wir uns losbinden und Harry muss erst einmal mit viereinhalb Stunden Schlaf auskommen."

Das war gegen Mitternacht, und unsere geschätzte Ankunft in Ketchikan war um 5 Uhr morgens. Harry war um 12:30 Uhr wieder an Bord seines eigenen Bootes und folgte uns dicht auf den Fersen, und wir durchquerten den engen Revillagigedo-Kanal ohne Zwischenfälle, fuhren dann in die Tongass Narrows ein und steuerten den Stadthafen von Thomas Basin an, was den Rest der Nachtstunden in Anspruch nahm.

Pünktlich um 5 Uhr morgens brach das Tageslicht an, ohne dass der Nebel die Sache verkomplizierte, und ich suchte angestrengt nach der Hafeneinfahrt und einem Platz, um alle drei Boote festzumachen. Wir näherten uns der Anlegestelle zuerst. Papa war müde und fuhr zu schnell ein und stieß hart gegen den Steg. Hätte ich mich nicht an dem Stahlseil festgehalten, das vom Bug zum Mast führte, wäre ich über Bord gegangen. Aber ich behielt das Gleichgewicht und sobald die Rae }o am Steg festgemacht war, sagte Papa mit einem Lächeln, das vielleicht ein schlechtes Gewissen verdeckte, oder vielleicht war es auch nur gute Laune am frühen Morgen: "Larry,

Hast du Probleme beim Aufstehen? Lass uns für ein paar Stunden ins Bett gehen. Ich glaube, wir brauchen beide etwas Ruhe."

Papa war so gut wie sein Wort - "ein paar Stunden - und pünktlich um 8 Morgens klingelte der Wecker und weckte mich zwar, aber ich hatte das Gefühl, dass die drei Stunden Schlaf nur fünf Minuten waren.

Papa schien viel fröhlicher zu sein als ich. "Wir haben heute viel zu tun! Also lasst uns gleich frühstücken."

Und gleich nach dem Breiast zogen wir unser Netz aus seinem midship und begann, es auf die mechanische hydraulische Trommel auf dem Achterdeck zu rollen. Wie ich bereits erwähnt habe, verlangten die kanadischen Fischereivorschriften, dass alle amerikanischen Fischereiboote Kiemennetze in das Fangloch unter Deck legen, wenn sie in ihren Gewässern unterwegs sind.

Die große horizontale hydraulische und mechanische Trommel, die unser Kiemennetz hielt, war quer über das Schiff montiert und erstreckte sich fast über das gesamte Achterdeck. Nachdem wir das Netz auf das Deck gewuchtet hatten, zogen wir es zum Heck und befestigten es gleichmäßig an der hydraulischen Trommel. Dabei achteten wir darauf, das Netz so zu verteilen, dass es über die gesamte Länge die gleiche Spannung aufwies, während wir es durch langsames Drehen des Mechanismus auf die Trommel rollten. Diese Sorgfalt war notwendig, um sicherzustellen, dass das Netz reibungslos ins Meer hinausfährt, wenn der eigentliche Fang beginnt. Die Arbeit war nicht sehr schwierig, aber die Liebe zum Detail machte sie sehr langsam.

Wir mussten die Menge des Netzes messen, die wir legal einsetzen durften, denn während wir im Puget Sound 300 Faden Kiemennetz auslegen konnten, waren es im Südosten Alaskas nur 200 Faden. Ein Faden ist übrigens ein Meter und wird normalerweise als "Tiefe" ausgedrückt, z. B. "das Wasser ist nur vier Faden (24 Fuß) tief". Deshalb sprachen wir in "Faden" und bezogen alles auf die Länge des Netzes und/oder die Tiefe des Wassers. Für uns war das praktisch, und wir konnten auch leicht abschätzen, wie weit unser Netz hinter dem Boot trieb und wie weit das Netz unter der Wasseroberfläche lag.

Als wir mit dieser Aufgabe fertig waren, sagte Dad: "Larry, würdest du mit Parker und Hogland sprechen und sie fragen, was sie heute vorhaben?"

*Virginia S* und Thor waren direkt hinter uns festgemacht, also dauerte es nicht lange, sie zu überprüfen.

Nach ein paar Minuten war ich zurück und berichtete: "Dad, Parker und Hogland fahren zum Chevron Standard Dock und tanken, solange noch Flut ist."

"Das müssen wir auch tun. Wir können den öffentlichen Hafen nur zwei Tage lang benutzen, bevor sie uns eine Gebühr berechnen, also machen wir das Gleiche und fahren dann raus zu den Fischgründen.

Der Begriff "Fischgründe" bezeichnet das Gebiet, in dem die kommerzielle Fischerei erlaubt ist. Das war auf unseren Seekarten gut eingezeichnet, und nachdem wir alle aufgetankt und den kurzen Weg zu Wingren's Family Groceries gemacht hatten, um uns mit den nötigen Lebensmitteln einzudecken, gingen Harry Parker und Papa die Seekarten durch.

"Wir fahren in Richtung Clarence Straits", sagte Harry, "und ankern in Coffman Cove, richtig?"

"Für mich schon", sagte Papa. Wir können unsere Pause an den Fischgründen nachholen.

Dann tauchte Hogland auf, wir erzählten ihm von unserem Plan, dem er bereitwillig zustimmte, indem er sagte: "Lasst uns angeln gehen und etwas Geld verdienen!"

Es hatte fast drei Stunden gedauert, bis alle Aufgaben erledigt waren - das Tanken, der Einkauf, die Navigationskontrolle (Seekarte) und die endgültige Vereinbarung. Es war fast Mittag.

"Parker, wie ist das Wetter in der Clarence Straits?", fragte mein Vater. "Der letzte Bericht meldete 15 bis 20 Windstärken aus Nordwest, in Böen bis zu 30. Es wird ein bisschen schwierig werden, da rauszukommen, aber ich schaue schon Ich freue mich darauf, in der Coffman Cove zu ankern, damit ich etwas schlafen kann!"

Also schalteten wir den Motor an und fuhren innerhalb der nächsten 15 Minuten los. Sobald wir den Hafen von Thomas Basin verlassen hatten, fuhren wir nach Norden zu den Tongrass Narrows und drehten dann nach Westen ab, um Caamano Point anzusteuern. Ich hatte das Steuer auf dieser Etappe in der Hand und berechnete anhand der Karten, dass wir

Etwa 60 Landmeilen liegen zwischen unserem Startpunkt in Ketchikan und den Fischgründen in Coffman Cove.

Als die Boote aus dem Schutz der Tongrass Narrows herauskamen und in eine viel offenere See, der Wind nahm auf 30 Meilen pro Stunde zu und der Seegang begann, drei bis fünf Fuß hoch zu werden. Papa übernahm jetzt das Steuer und befahl mir, nach unten zu gehen und dafür zu sorgen, dass alles in der Kombüse in den Regalen und Behältern verstaut wurde, um die Dinge zu sichern. Außerdem schaltete ich den Ölofen aus, da ich wusste, dass raues Wetter manchmal ein Feuer verursachen kann.

Sobald wir Caamano Point erreicht hatten, bekamen wir etwas Schutz von Land in unserem Westen, aber der Wind kam aus Nordwesten und blies die Summer Straits in Richtung Clarence Straits - fast ein direkter Gegenwind für uns. Auf den Navigationskarten sah ich, dass unsere kleine Fischereiflotte an der Lyman Anchorage ankern konnte, aber der Nordwestwind würde uns weiterhin direkt anpuffen, da der Ankerplatz nur wenig Sturmschutz bot.

Innerhalb weniger Minuten tauchte aus dem Nichts das auf, was ich am meisten fürchtete: FOG! Zuerst war es sehr hell und die Sichtweite betrug eine halbe Meile, bei einem Seegang von drei bis vier Fuß. Als unsere drei Boote am Tolstoi Point vorbeifuhren und sich dem Luck Point näherten, dachte ich: "Wir könnten jetzt wirklich ein bisschen Glück gebrauchen!"

Dad rief Harry sofort über Funk an und fragte ihn, wie gut er den Eingang zur Coffman Cove kenne. Zurück kam die Antwort: "WA 8457 an WA 3296, die Einfahrt zur Hoffman Cove ist etwas schwierig, vor allem bei Nebel, aber ich kenne sie.

sehr gut, Earl."

Papa antwortete: "WA 3296 an WA 8457, Harry, du übernimmst die Führung. OKAY? Ich war noch nie in dieser Hafengebucht, over and out."

Dann sagte er zu mir: "Ich hoffe, Thor hört zu."

Kaum hatte er das gesagt, knisterte das Funkgerät wieder.

"WA 6485, Thor an Rae Jo, ich habe dich gehört und werde dir folgen, over and out.

Der Nebel wurde sehr dicht und ich fand das Nebelhorn, um bei Bedarf den Standort der Rae Jo zu lokalisieren  
Ich würde 5.000 für einen Rayrâcori zahlen

*Radar*, jetzt *sofort!*" dachte ich. Nach vier weiteren Stunden langsamer Fahrt waren wir am Eingang der Hoffman Cove.

Der Funkverkehr wurde wieder aufgenommen, mit einer Warnung.

"WA 8457, Virginia S, an WA 3296, Rae-}o." Papa antwortete, dass er zuhört, und hörte "WA 8457 zurück. Du und Harry müsst in der Mitte der Einfahrt bleiben; es gibt kleine Felsenriffe auf beiden Seiten von uns, wenn wir in die Bucht fahren."

"Larry", sagte Dad zu mir, todernst im Ton, "du stehst am Bug und gibst Handzeichen, wenn wir zu nah am Ufer sind."

YES! Der Fadenmesser funktionierte, also waren wir vertikal einigermaßen geschützt, aber der Nebel zerstörte jede Sicht; wir hatten nur den Kompasskurs, um uns zu orientieren. Und der Kompass war in diesen besonderen Situationen nicht immer hilfreich, also war es richtig, auch unter diesen eingeschränkten Umständen alles auf Sicht zu machen.

Gestresst und mit blutunterlaufenen Augen drehte ich mich schnell zum Ruderhaus um und vergewisserte mich, dass Papa das Signal zum Abwerfen des Ankers geben würde, wenn wir in der Hoffman Cove waren.

"Okay, Larry", sagte er und zeigte mir den Daumen nach oben. Kurz darauf forderte er mich lautstark auf, sofort den Anker zu werfen, was ich auch tat, und Dad schaltete den Motor aus, als wir zum *Stillstand* kamen. Einen Moment später hörte ich den Motor der *Thor* auf unserer Backbordseite, als Harry mir eine Bugleine zuwarf, die ich schnell festzurte und dann eilig auch noch eine Heckleine festmachte. In der Zwischenzeit drehte die Virginia S, die vor uns in die Bucht eingefahren war, um, glitt langsam an uns vorbei, drehte wieder um und zog an unserer Steuerbordseite entlang, und wir banden sie ein weiteres Mal an uns. Zu diesem Zeitpunkt hatten wir alle den Anker geworfen und unsere Drift war minimal. Da waren wir also wieder, drei Boote, die im Nebel aneinanderekettet waren - aber endlich waren wir an unserem Ziel und fast bereit, mit dem Fischen zu beginnen.

Die gute Nachricht war, dass wir uns am nächsten Tag ausruhen konnten, da das Angeln offiziell erst am Montag um 6 Uhr morgens beginnen würde. Die schlechte Nachricht war, dass das Angeln weitergehen würde, sobald wir auf dem Gelände waren.

24 Stunden am Tag, fünf Tage die Woche. Aber natürlich waren wir genau deshalb hier und die Arbeit war genau das, wofür wir uns gemeldet hatten.

# Wünsche für die Angelsaison

15. Juni

I

ereits eine Stunde, nachdem ich in den Schlafsack geklettert war, hörte ich die vertrauten Geräusche von Bootsmotoren und das Plätschern von Ankern. Andere Bootskapitäne hatten anscheinend die gleiche Idee, um sich vor dem Beginn der Fangsaison auszuruhen. Der Wettbewerb in der kommerziellen Fischerei war nichts Neues, denn jeder Fischer wollte so viel Geld wie möglich verdienen. Die Zahlungen für das Boot und die grundlegende Wartung des Bootes, einschließlich der saisonalen Fischereilizenzgebühren, sowie die Kosten für Versicherungen, Kiemennetze und Lebenshaltungskosten - all das musste bezahlt werden, ebenso wie alle grundlegenden Haushaltskosten. Ausgaben.

Manche Leute steigen ins Angelgeschäft ein, weil sie Geschichten über das viele Geld hören, das man damit verdienen kann. Die großen Geschichten, die sie in der örtlichen Bar oder von einem Freund eines Freundes hören, sagen ihnen: " . alles, was *du tun musst*, ist ein *Boot* und eine *Angel* zu kaufen. Dann fährst du einfach *in* den *Jisâing-Bogen* hinaus *und legst* das Boot ins *Wasser*, *und* schon tauchen *Plakate* und *Fische* auf, *und du* machst das *große* Geld. . *einfach und leicht*.

Was der Neuling später herausfindet, ist, dass das kommerzielle Fischereigeschäft hart ist; es verlangt lange Arbeitszeiten, bietet nur schwierige Arbeitsbedingungen - mit viel schlechtem Wetter, gefährlichen Navigationsgefahren, unerwarteten Gefahren im Fanggebiet durch die Gezeiten, den Wind und sogar andere Boote. Dazu kommen noch die unerwarteten und üblichen Ausgaben für die Wartung des Bootes, die Netzkosten und die Kosten für den Liegeplatz. Und das alles ohne Erfolgsgarantie!

Wie der Auf- und Untergang der Sonne, so sind auch all diese Fischerei- und Geschäfts

Variablen gibt es bei jedem Fischer jeden Tag. Andererseits ist es der Traum von finanziellem Erfolg und Unabhängigkeit, der jeden Fischer antreibt, das Risiko einzugehen, um in diesem Geschäft zu bleiben. was Ökonomen die "freie Unternehmenssystem und "Kapitalismus".

Am 15. Juni klingelte der Wecker um 4 Uhr morgens. Es war Zeit, den Anker zu lichten und zu den Fischgründen zu fahren.

Kaum hatte ich 1 r angezogen, als Papa mir sagte, ich solle die anderen wecken und mich bereit machen, die Boote loszubinden - aber zuerst Kaffee kochen! Die Kaffeekanne kochte in zehn Minuten, und eine Minute später fügte ich nur noch Wasser hinzu, damit sich der Kaffeesatz auf dem Boden absetzte, dann

sprang von Boot zu Boot und klopfte an die Kabinentüren von *Thor* und Virginia S, um die Jungs wach zu bekommen. Als ich an jede Tür klopfte, schrie ich,

"Komm schon! Die Fische warten auf uns!"

Ich hörte, wie Harry Parker darüber schimpfte, wie schlecht man mit dem Fischen seinen Lebensunterhalt verdienen kann, und Frank Sanford fragte: "Ist das Wetter heute schlecht?"

"Nein, Frank", antwortete ich, "aber es ist ein bisschen neblig und dunstig. Der Wind ist

fünf bis zehn und der Wellengang ist sehr niedrig wirst du heute kein Dramamin brauchen."

Kaum war ich zurück auf unserem Boot, trat Parker schnell aus der Kabine und eilte, um die Bugleine loszumachen. "Sag Earl, ich rufe ihn später an!" Dann löste Sanford seine Mittschiffsleine und die Virginia S bewegte sich langsam auf den Ausgang der Coffman Cove zu. Als Nächstes lösten wir die Leine von Harry Hoglands *Thor*, und auch er erhöhte die Motordrehzahl und fuhr auf das offene Meer hinaus.

Oben im Lotsenhaus ließ Dad den Motor an und ich wartete darauf, dass Dad die Hydraulik startete, um den Anker hochzuziehen. Die Rae-Jo hatte ein separates Hydrauliksystem, um ihn hochzuziehen. Die Prozedur bestand darin, dass ich Dad zuwinkte, wenn der Anker fast bis zur Spitze des Bugs reichte (vom Bug aus konnte ich ihn natürlich besser sehen als er im Lotsenhaus), dann zog ich den Rest der Kette und den Anker selbst von Hand an Bord und sicherte ihn, indem ich die Hydraulik noch ein bisschen weiter laufen ließ, bis die Kette straff war. Der Anker selbst wog etwa 90

r-unds, und es gab immer Schlamm und Seetang zum Abkratzen!

Als die Rae Jo langsam die Coffman Cove verließ, stellte sich die Frage: "Wo sind die Fische in der Clarence Straits?"

Jeder Kapitän oder Besitzer eines Kiemennetzbootes in der Nähe raste zu dem Ort, an dem sie den Fisch vermuteten. Papa sah sich die Szene an und sagte: "Larry, geh nach Steuerbord und steuere auf Luck Point zu. Und halte gut Ausschau nach Baumstämmen, Seetang oder Algen im Wasser, okay?!"

Dreißig Minuten später, etwa eine Viertelmeile vor Luck Point, gab mir Dad ein Zeichen, das Boot zu verlangsamen. Ich zog den Gashebel auf 200 Umdrehungen pro Minute zurück und legte den Gang in den Leerlauf. Es waren keine anderen Boote in der Nähe, also konnten wir uns einfach treiben lassen, ohne dass ich etwas steuern musste. Also ging ich an Deck, um einen 360-Grad-Blick auf das Gebiet zu werfen. Ein Blick auf meine Uhr zeigte, dass wir noch fast eine Stunde warten mussten, bevor wir unser Netz legal ins Wasser lassen konnten. Obwohl kein Kutter der US-Küstenwache in Sicht war, hielten wir uns immer an den Wortlaut des Gesetzes, sowohl um die Vorschriften einzuhalten als auch um uns und den anderen gegenüber fair zu sein.

Das Wasser um uns herum schien frei von Unrat zu sein, aber das täuscht manchmal, denn die Unterwasserströmungen treiben manchmal jede Menge Seetang, Algen und sogar versunkene Baumstämme mit sich, die man bei einem flüchtigen Blick auf die Wasseroberfläche nicht sehen kann.

Ich nahm das Fernglas in die Hand und beobachtete einige Boote, die ihre Netze vorzeitig auswerfen wollten. Ich sah keine Beamten des Alaska Department of Fish & Game, aber man kann sich ihrer Anwesenheit nie sicher sein - sie überwachen von Booten, Flugzeugen und sogar vom Ufer aus, und bei diesem klaren Wetter gab es davon jede Menge zu sehen.

Um sechs Uhr war es endlich so weit und wir haben das Kiemennetz auf seine volle, legale Länge von 200 Fuß ausgespannt, beginnend etwa 50 Meter vom Ufer des Luck Point.

Die Flut ist gerade sehr stark", sagte mein Vater, "also pass gut auf, in welche Richtung das Boot und das Netz treiben. Wenn die Flut schnell läuft, könnten wir auf die Deichman Rocks dort drüben treiben (er zeigte auf einen unwegsamen Küstenstreifen an Backbord), oder die Flut könnte uns zum Ufer ziehen und das Netz könnte sich um ein unter Wasser liegendes Felsenriff wickeln." Natürlich hatte ich von meinen früheren Fahrten mit ihm gelernt

all das, aber der Rückblick hat sich wirklich gelohnt, denn ich war ein bisschen schockiert, wie viel Risiko wir beim Fischen eingegangen sind.

"Es scheint immer neu zu sein", dachte ich. Der erste Kiemennetzabwurf der Saison war immer aufregend. Er hatte das gleiche Bauchgefühl wie der Anstoß und der erste Kontakt bei einem Fußballspiel.

Nach zwei Stunden langsamen Reisens in einem kreisförmigen Muster, hat Dad zog seine Angelausrüstung an (Regenhose und Jacke) und startete die Heckhydrauliktrommel, um das Netz einzuholen. Im ersten Satz fingen wir nur 25 Fische: 10 Sockeyes, 10 Silvers und 5 Chinooks. Die Netze waren nur leicht mit Seegras verstopft und es gab nur wenige Quallen. Der Südosten Alaskas ist berüchtigt für giftige Quallen, die manchmal tagelang auf der Haut brennen (wie Giftefeu).

Als das Netz zum Abwerfen bereit war, rief Papa die Virginia S und fanden heraus, dass sie am gegenüberliegenden Ufer fischten und nur ungefähr die gleiche Ladung wie wir eingebracht hatten. Ich glaube, Harrys Kommentar war: "Kein Grund zur Aufregung.

Papa dachte einen Moment nach und sah sich die Karten an, dann sagte er: "Lass uns zum Rats Point laufen und uns dort umsehen, okay?"

So begann die Angelsaison 1964, in der wir beide nach Lachsflossen auf der Wasseroberfläche oder nach springenden Fischen Ausschau hielten, die auf einen großen Lachsschwarm hindeuten könnten. Als wir am Rat's Point ankamen, fischten dort einige andere Boote, aber wir sahen keine sichtbaren Anzeichen von Lachsen. Trotzdem beschloss Papa, das Netz noch einmal auszuwerfen, denn nach den Meldungen, die wir über den Seefunkkanal 3 hörten, war die Fischerei heute in der gesamten Region sehr schlecht.

Jetzt, wo das Netz wieder draußen war, mussten wir genau aufpassen. Unabhängig davon, ob die Fischerei gut oder schlecht war, war es wichtig, auf die Treibrichtung des Kiemennetzes zu achten. Die Richtung des Netzes hängt von der Kombination aus Gezeiten und Wind an der Oberfläche und den konstanten, aber unsichtbaren Strömungen unter Wasser ab, die das Boot und sein Netz entweder in Richtung Küste oder in die Mitte der Clarence Straits treiben können.

Ich hielt immer Ausschau nach Anzeichen von Lachsen und nach den gefährlichen Gezeitentümpeln, die manchmal viel Seegras, Seetang und versunkene Baumstämme ins Netz bringen.

An diesem ersten Tag der kommerziellen Kiemennetzfischerei blieben wir auf der Westseite der Clarence Straits von Luck Point bis Tolstoi Point. Als der Sonnenuntergang der Dunkelheit wich, mussten wir auf die Nähe anderer Fischerboote und unsere eigenen Navigationsfähigkeiten achten.

Nachts mussten alle Fischerboote ihre weißen Toppmastlichter immer eingeschaltet lassen. Es war leicht, in Schwierigkeiten zu geraten, wenn man sich um ein Felsenriff wickelte oder sich mit den Netzen anderer Boote verhedderte, die zusammen trieben. Jedes Fischerboot muss auf große Dampfer, Schlepper oder Kreuzfahrtschiffe achten, die nach Wrangell, Petersburg oder Juneau fahren.

Habe ich schon das Gesetz über das "Recht auf Arbeit" erwähnt, das 24 Stunden an 5 Tagen in der Woche gilt? Es besagte, dass du jeden Tag von Montag bis Freitag den ganzen Tag arbeiten durftest; es bedeutete NICHT, dass du dich buchstabengetreu daran halten musstest, aber wir Hardcore-Kiemennetzfischer glaubten, dass wir jede Stunde, die wir fischen *konnten*, auch fischen sollten.

Das Gesetz in Alaska erlaubte das Fischen mit Kiemennetzen an allen Wochentagen und in der Nacht, d.h. du konntest von 6:01 Uhr am Montag bis Mitternacht am darauffolgenden Freitag fischen, aber an Samstagen und Sonntagen war das Fischen nicht erlaubt. Das bedeutete, dass ein Kiemennetzfischer in besonders guten Fangzeiten sein Fischloch ziemlich schnell mit Lachs füllen konnte, so dass er eine Möglichkeit brauchte, seinen Fisch so schnell wie möglich zu entladen, um seine tatsächliche Fangzeit zu maximieren.

Mein Vater hatte eine Vermarktungsvereinbarung, um Lachs exklusiv an Far West Fisheries zu verkaufen. Es war neun Uhr am Dienstagmorgen, als ich den ersten Funkspruch von Far West hörte. Er kam von der M/V *SunSct*, einem 85-Fuß-Schiff, das gemeinhin als "Tender" bezeichnet wird und dessen Aufgabe es war, Fische an Bord zu nehmen und die Fänge von Ringwadenfischern, Stellnetzfishern und Kiemennetzbooten zu registrieren.

"Hier ist AK 9040, SunSct, ruft WA 3296, *Rac Jo*, bist du dran, Earl?" Dad antwortete, nannte unseren Standort und fragte, wo sie sich befänden, und die Übertragung ging weiter: "AK 9040, SiinScf. Wir sind in der Nähe

bei Hoffman Cove, Earl. Wir fahren rüber und sehen uns in etwa 25 Minuten. Over and out."

Das Schiff der Far West kam pünktlich an und wir legten direkt an der Das größere Boot überragte unser kleines 48-Fuß-Boot. Der Kapitän oder Skipper der SunSet, Ted Baer, winkte uns zu und wir erwiderten den Gruß. Zwei der Crewmitglieder der SunSet, Jeff und Ben, zählten und wogen unsere Lachse: Wir luden 25 Sockeyes, 30 Silvers und 10 Chinooks ab. Die SuiiSer gaben uns eine Quittung für jede Fischzählung, Fischart und Gewicht. Später in der Woche, am Freitag, schickte Kapitän Ted einen Durchschlag dieser Quittung an sein Mutterunternehmen, das dann die Zahlungsmodalitäten festlegte. auf im Voraus ausgehandelte oder vom Unternehmen festgelegte "Standard"-Preise.

Kapitän Baer überließ einem Besatzungsmitglied das Steuerhaus seines Bootes und kletterte auf das Vordeck der SunSet, lehnte sich über die Reling und rief uns zu: "Earl, ich gratuliere dir, dass du heute das beste Boot bist. Kapitän Ted, der in diesem Jahr neu zu mir kam, drehte sich zu mir um und fragte: "Wie heißt du, mein Sohn?"

"Larry, Sir. Ich bin gläei, dich kennenzulernen, und wir sehen uns morgen wieder.

"Nenn mich einfach Ted, Larry, und nicht 'Sir', okay?" Ich nickte und ging wieder an die Arbeit, während Dad und Kapitän Ted sich weiter unterhielten (ich hatte beschlossen, dass Ted für seinen Status als Kapitän des größeren Schiffes eine Art "besondere" Anerkennung brauchte, also beschloss ich, ihn immer "Kapitän Ted" zu nennen).

Von Dienstagmorgen bis zum darauffolgenden Freitag um 3:00 Uhr nachmittags blieb der Fischereiaktionsplan derselbe. Papa beschloss, in demselben Gebiet zu bleiben, in der Hoffnung, dass sich die Fischerei verbessern würde. Doch es änderte sich nichts. Jeden Tag waren weniger Fische in unserem Netz als am Montag. Die einzige gute Nachricht war, dass es keine mechanischen Ausfälle oder größere Netzreparaturen gab, die durch Begegnungen mit Riffelsen oder versunkenen Baumstämmen notwendig geworden waren. Trotzdem machte ich mir Sorgen und fragte mich, wie wir würde für alle Bootskosten jetzt und für die Heimkosten nach der Saison aufkommen.

Als wir am Freitag unser letztes Netz einholten, sagte Papa: "Dieses Wochenende bleiben wir in der Hoffman Cove und arbeiten an dem Kiemennetz.

"Wie wäre es mit dem *Virginia S* und *Thor!*" fragte *ich*. Fahren sie in die Stadt oder bleiben sie mit uns in Coffman Cove?"

"Danke, Larry-1 war ein bisschen damit beschäftigt, über unsere eigene Situation nachzudenken und hat nicht an die anderen gedacht. Ich rufe sie jetzt an und frage, wie es ihnen geht."

Harry Parker antwortete, dass er sich auf den Weg nach Wrangell machen würde und dass Harry Hogland ihn begleiten würde.

Damit waren wir auf uns allein gestellt. Da wir aber genug Essen, Treibstoff und Wasser hatten, hielt der Plan und wir machten uns auf den Weg zur Bucht, wo wir das beste Essen der ganzen Woche zu uns nahmen.

# Erstes Wochenende in Alaska-Hoffman Cove

## 19. Juni

Männer Als wir in der Bucht ankamen, war am Y-Ende der Anlegestelle in der Coffman Cove gerade genug Platz, um die *Rae-Jo* festzumachen, also entschieden wir uns, dort festzumachen, anstatt vor der Küste vor Anker zu gehen. Es war sechs Uhr und damit Zeit, das Boot zu säubern, Abendessen zu kochen (Hamburger), zu entspannen und zu schlafen. Da es im Sommer in Alaska bis nach 21 Uhr hell ist, war es schwierig, einzuschlafen, aber

Müdigkeit hilft, die Augen ganz leicht zu schließen.

Nach dem Frühstück verbrachten wir den ersten Teil des Tages damit, die Wartungsarbeiten zu erledigen, die jeder Kiemennetzfischer erledigen muss. Als ich mich anschickte, das Kiemennetz zu inspizieren und eventuell notwendige Reparaturen vorzunehmen, sagte Papa: "Weißt du, ich habe gerade bemerkt, dass es oben auf dem Hügel einen Gemischtwarenladen gibt (er zeigte auf eine Anhöhe, die etwa einen Häuserblock von der Landseite des Docks entfernt war). Lass uns heute hinaufgehen und schauen, was sie verkaufen.

"Aber zuerst darfst du dich um das Netz kümmern, während ich das Öl im Motor wechsele."

An diesem Morgen arbeitete ich also am Heck des Bootes, schaltete die hydraulische Trommel in den Leerlauf, damit sie sich frei drehen konnte, und zog dann langsam das Netz von der Trommel, um es zu untersuchen. Ich suchte nach kleinen und großen Löchern im Netz, die durch verschiedene Unterwasserhindernisse oder durch Gegenstände auf dem Meeresboden entstanden waren. Ich war ausgerüstet, um diese Löcher zu reparieren. defects, indem sie neue Netze einnähten. Das war eine mühsame Arbeit denn jedes neue Stück, das ich einnähte, musste genau mit der "Bindung" und "Masche" des ursprünglichen Netzes übereinstimmen. Nachdem ich drei Stunden gearbeitet hatte, war ich immer noch nicht fertig, aber ich dachte mir, dass es Zeit für eine Kaffeepause war.

Ungefähr zur gleichen Zeit kam Papa aus dem Motorraum an Deck und erzählte, dass er ein Problem damit hatte, die Ölablassschraube richtig einzustecken - "Sie wollte nicht abdichten" - aber dass er es schließlich geschafft hatte

## *Besuch für die Freiheit*

um es vollkommen dicht zu machen. "Hast du irgendwelche großen Löcher im Netz gefunden?", fragte er.

"Nein, nur ein paar kleine und mittelgroße Löcher - acht bis 20 Zentimeter lang - aber bisher nichts Großes, und alles ist gut repariert.

Jetzt war es eindeutig an der Zeit, in den Gemischtwarenladen zu gehen, um zumindest die Öffnungszeiten zu erfahren, und ich war bereit für eine Auszeit vom Boot. Als wir den Gemischtwarenladen betraten, fiel mir als Erstes ein sehr gut aussehendes Mädchen auf, etwa 1,70 m groß, mit langen braunen Haaren und braunen Augen. Obwohl sie auf der Kundenseite des Ladens stand, schien sie mit den beiden Erwachsenen dahinter zusammen zu sein, die die Kasse bedienten, ein Mann und eine Frau, die ein bisschen älter waren als das Mädchen. Vielleicht ihre Eltern? Es gab auf jeden Fall eine gewisse Familienähnlichkeit.

Während ich noch über meine unerwartete Überraschung nachdachte, trat der Mann um das Ende der Theke herum, kam nach vorne, streckte seine Hand aus und sagte: "Hallo, mein Name ist Jim Spencer. Das ist meine Frau Carole und unsere Nichte Debbie".

"Hallo, ich bin Larry Sparks. Mein Vater und ich fischen auf der Rde-Jo. Wir liegen da drüben am Kai. Mein Vater ist da drüben." Ich fühlte mich ein bisschen verlegen und ich bin mir sicher, dass Jim Spencer sehen konnte, dass meine Augen auf Debbie gerichtet waren.

Aber er sagte nichts, also begann ich, eifrig durch die Lebensmittelgänge zu gehen und sah mir die Dosensuppen, frisches und eingemachtes Gemüse und in einer Vitrine im hinteren Teil des Ladens eine typische Fleischauswahl (Hamburger, Steaks und Hot Dogs) an, dazu Brot in einem Regal, Snacks in Regalen und Bier, Limonade und Eisbeutel in einer Gefriertruhe. Ich wählte etwas Brot, zwei Packungen Kekssnacks und drei Tüten Eis. Haben wir das alles gebraucht? Nun, wahrscheinlich das Eis. Ich bezahlte Jim Spencer und als er mir das Wechselgeld zurückgab, sagte er: "Larry, du kannst uns jederzeit wieder besuchen."

"Nun, danke. Das werde ich", sagte ich und hoffte, dass Debbie das nächste Mal auch da sein würde! Mit diesem Gedanken verließ ich den Laden und ging den ganzen Weg zurück zum Rfie}o, bis ich merkte, dass ich Dad im Laden zurückgelassen hatte.

Hoffman Cove sah für mich immer besser aus. Wie könnte ich jetzt etwas Zeit finden, um Debbie persönlich zu besuchen. "Jetzt muss ich nur noch herausfinden", dachte ich, "wie ich Debbie ansprechen kann, um dich allgemein kennenzulernen - aber ohne einen Platz zu haben, da die Co}man Cove aus sich selbst besteht, Sonnenbooten und nur die General's torc besteht. Ich schätze, die sozialen Daten könnten bei exploring Conran Cove "

Meine Träumerei wurde jäh unterbrochen, als Papa, der endlich vom Einkaufen zurückkam, an Bord kam. Schnell sagte ich zu ihm, fast stotternd vor Überraschung, dass er meine wichtigen Gedanken unterbrochen hatte: "Dad, ich werde den Rest des Tages weiter am Netz arbeiten, okay? Es gibt noch weitere 100 Fuß Netz, um die ich mich kümmern muss."

Er stimmte zu und sagte dann, dass er beschlossen habe, nach unten zu gehen, um ein wohlverdientes Mittagsschläfchen zu halten. Toll, jetzt konnte ich in Ruhe nachdenken und wurde nicht mehr durch Unterbrechungen belästigt.

Die Arbeit im Netz war nicht schwer; ich konnte an American Legion Baseball denken, an das bevorstehende Football-Training, daran, wie ich Sheri, Charlene oder Joe Allen zu Hause fragen kann - und wie ich Debbie hier ansprechen kann.

Ein paar Stunden später, aber noch lange vor Sonnenuntergang, machte ich mich auf den Weg in die Kombüse und warf den Öfen an, um die Schweinekoteletts zu braten, die Papa für unser Abendessen aus dem Laden mitgebracht hatte. Das Essen schmeckte irgendwie besonders gut, vielleicht weil die Zutaten aus dem Laden auf dem Hügel stammten. Danach las ich weiter in einem der Sommerbücher, die ich mitgebracht hatte: Tic Shy *Who Crime in) orn the Cold* von John Le Carré - ein Thriller aus dem Kalten Krieg.

Am Sonntag arbeitete ich weiter am Netz und hatte fast alle Risse repariert, als die Virginia S und Thot' eintrafen. Zu diesem Zeitpunkt gab es am Dock Platz für beide Boote, also stiegen Frank und Harry an Bord der Rec Jo, dicht gefolgt von Harry Hogland.

Harry Parker war 67 Jahre alt, stämmig und wog 240 Kugeln, die fast volle Flasche McNaughton's in der Hand nicht mitgerechnet.

"Earl, nimm einen Drink!" Frank Sanford, 58 Jahre alt und mit 1,90 m ebenfalls ziemlich groß und 80 kg schwer, lachte und fuhr fort: "Junge, hatten wir eine tolle Zeit in der Stadt." Das war der Moment, in dem Harry Hogland, 55 Jahre alt, mit 1,80 m und 80 kg relativ klein, an Bord kam und auch er hatte blutunterlaufene Augen.

Papa sagte: "Ja, ich nehme einen Schnaps von McNaughton's. Danke, Harry."

Dann goss Harry Parker einen großen Schluck McNaughton's in drei Gläser (eins für jeden von ihnen, keins für mich) und sagte: "Wenn die Fischerei diese Woche schlecht bleibt, müssen wir wetten und überlegen, ob wir am Freitag zum Lynn Canal fahren.

Hogland fragte: "Hey, Parker, warum sollen wir den ganzen Weg nach Lynn Canal fahren? Das ist doch ganz weit oben hinter Juneau.

Harry antwortete: "Vor 20 Jahren, als ich das letzte Mal dort war, gab es im Lin Canal zu dieser Jahreszeit einen guten Sockeye-Bestand. Wenn die Fischerei in dieser Woche schlecht ist, können wir es genauso gut riskieren. Die einzigen zusätzlichen Kosten sind für den Treibstoff.

Dann, nachdem er einen langen Schluck McNaughton's aus seinem Glas genommen hatte, schaute Harry Parker mich direkt an und fragte lächelnd: "Larry, willst du etwas aus deinem Leben machen - oder willst du ein Fischer werden?"

"Ich weiß es nicht, Sir. Aber ich werde bei allem, was ich mir aussuche, mein Bestes geben."

"Keine schlechte Antwort", dachte ich. Aber ich dachte auch: "Ich hoffe, dass es gut ist, wenn ich Coffman Cove verlasse und meine Chance auf ein Date mit Debbie verliere!" Ich hatte in Coffman Cove niemanden in meinem Alter bemerkt; anscheinend gab es keine Konkurrenz.

## Fishing, Week # 2

### ifune S2nd-S6tfti

Die zweite Woche war nicht besser als die vorherige. Jeden Tag, wenn die Rae Jo Fisch auf der SunSet entlud, fragte ich Kapitän Ted: "Hat jemand in der Gegend Fische gefangen?"

Teds Antwort war immer: "Nein, Larry, die Fischerei ist im ganzen Südosten Alaskas schlecht.

Wieder einmal konnte ich dem Gedanken nicht widerstehen: "Der tägliche Fang von !O-15

Socketkeys, IO-12 Silvers, 5-7 Chinooks und 20 30, Chums (Hundslachse) reichen nicht aus, um unsere Haushaltsrechnungen zu bezahlen oder die Kosten für den Betrieb von tic Rae-Jo zu tragen."

Erschwerend kam hinzu, dass die vertraglich vereinbarten Fischpreise dieses Jahr schrecklich waren. Die Fischer bekamen im Durchschnitt nur 35 Cent pro Pfund für Sockeye, 15 Cent für Silvers, 20 Cent für Chinooks, einen Dime für Chums und nur acht Cent für Pinks (Humpies)!

Wieder einmal war der einzige positive Aspekt der Dinge bisher, dass wir keine mechanischen Probleme oder größere Netzreparaturen an unserem Boot hatten, während wir in der Clarence Straits (von Lyman Anchorage bis Point Nesbitt) fischten.

Die Quallen waren weiterhin ein Problem, denn sie verbrannten die Haut und der Schmerz hielt tagelang an. Noch schlimmer war es, wenn etwas von ihrer Feuchtigkeit auf das Gesicht spritzte. Und das Schlimmste war, dass das Gift irgendwie durch Handschuhe und sogar Regenmäntel dringen konnte. Jeder von uns hat das schon erlebt. Und leider fing die Virginia S einen riesigen versunkenen Baumstamm, der ein 8 bis 12 Quadratmeter großes Loch in ihr Netz riss. Und Hogland auf Thor fing weniger Fische als die Rdc-Jo oder Virginia S.

Als ich am Freitag das Geschirr für das Mittagessen abwusch, hörte ich den Funkspruch von der Virginia S.

"WA 8457 ruft WA 3296, das Rdc-Jo."

"WA 3296, Rae Jo, zurück zu Virginia S. Harry, was sind deine Pläne für dieses Wochenende und die nächste Woche?"

Die Antwort war: "Earl, wie wäre es mit dem Angeln im Lynn Canal und im Taku Inlet? Viel schlimmer als in der Clarence Straits kann es um diese Jahreszeit nicht sein."

Dad sah ein bisschen niedergeschlagen aus, aber er rasselte sich auf und antwortete: "Okay, aber Harry, wir brauchen ungefähr 15 Stunden bis Juneau und ist Hogland bei dir?"

"Ja, das ist er, und ich habe schon mit ihm gesprochen, und wenn du willst, können wir jetzt losfahren! Wir sind kurz vor Point Harrington und werden langsam fahren, bis du uns einholst. Over and out."

Die kommerzielle Fischerei war so schlecht, dass es keinen Grund gab, die Angelpläne geheim zu halten, also hatte keiner von uns etwas dagegen, unsere Pläne offen über eine Funkfrequenz zu besprechen, die jeder andere Fischer mithören konnte. Ich warf einen Blick auf meine Uhr. Es war genau 15 Uhr, aber der Tag war noch lange nicht vorbei; er würde erst morgen enden, wenn wir in Juneau ankommen würden. Und zu allem Überfluss begann es auch noch zu regnen. Ein schlechtes Zeichen, in der Tat.

## Reise nach Juneau

Wenn es einmal angefangen hat, scheint es nie Südöstlich wieder aufzuhören zu regnen in

Alaska. *Vielleicht sehe ich die Sonne erst im August*", dachte ich, als wir die Geschwindigkeit erhöhten und nach Nordwesten zu den anderen Booten fuhren.

An diesem Nachmittag war es neblig und bewölkt, mit grauen Die Wolken hingen tief und der nicht enden wollende Nieselregen sorgte dafür, dass es allen schlecht ging. Zu diesem Zeitpunkt saß ich schon am Steuer und fuhr fast genau nach Norden in Richtung Lincoln Rocks (Etolin Island) und hielt Ausschau nach der *Virginia* und Thor.

Ich vertrieb mir die Zeit damit, darüber nachzudenken, wie meine Möglichkeiten für weibliche Beziehungen scheinen immer zu verschwinden wie der Nebel in der Nacht. Ich fing sogar an, mich ein bisschen zu bemitleiden, als Dads Stimme meine Träumerei unterbrach.

"Larry, ich werde ein Nickerchen machen. Wenn du die anderen siehst, pass dich ihrem Tempo an, folge ihnen und wecke mich, wenn es dunkel wird."

"Okay, Dad", antwortete ich und versank wieder in meinen Tagträumen - ohne jedoch den Zustand des Bootes, die Umgebung und die Notwendigkeit, die anderen beiden Boote unserer Flotte im Auge zu behalten, aus den Augen zu verlieren.

Ich entdeckte die Virginia S. und die Thor am Steamer Point, als sie gerade in die Stikinc Strait einfuhren. I fuhr also hinter der Thor her und steuerte die Außenseite des Reef Point an, einer Landzunge auf der Woronkofski-Insel. Als I das Boot in die Summer Strait steuerte, wurde klar, dass Virginia S., die die Gruppe anführte, eine Abkürzung nehmen und durch die Dry Strait fahren wollte, eine sehr enge und flache Passage zwischen der Insel Rynda und der Insel Mitkof. Der Fadenmesser zeigte zu diesem Zeitpunkt nur sieben Faden an, und ich wurde langsam etwas nervös. Noch bevor die Sonne vollständig untergegangen war, weckte ich Papa, der sagte: "Ich verstehe deine Nervosität, Larry. Ich übernehme das Steuer, während du unter Deck gehst und das Abendessen machst.

Glücklicherweise erreichte die Flut ihren höchsten Punkt, als wir Blaquiere Point umrundeten, und wir konnten davon ausgehen, dass wir den flachen, engen Kanal, in dem wir uns befanden, bald verlassen würden. Nach dem Abendessen kletterte ich, immer noch nervös, die kleine Leiter zum Lotsenhaus hoch und spähte aus dem Steuerbordfenster, um nach sichtbaren oder teilweise untergetauchten Riffen oder Felsen Ausschau zu halten. In diesem Moment hätte ich lieber Baseball gespielt und wäre mit drei und zwei Punkten auf den Bases gestanden. Aber schon bald darauf glitten wir an Cosmos Point vorbei, und das Meer öffnete sich vor uns, als wir in den weiten Frederick Sound einfuhren. Trotz des Regens und der Kälte der Nacht wehte der Wind nur mit 10 bis 15 Meilen pro Stunde und der Wellengang blieb mit etwa drei Fuß recht überschaubar.

Ein Blick auf die Seekarten zeigte mir, dass wir früh am Morgen in Juneau ankommen würden, eine Weile nach Sonnenaufgang. Und so war es auch. Der Rest der Reise verlief ereignislos und wir konnten mit 1600 Umdrehungen pro Minute (etwas weniger als 10 Landmeilen pro Stunde) fahren, was für die meisten kommerziellen Fischerboote schnell ist, besonders bei Dunkelheit.

Diese nächtlichen Stunden waren die perfekte Zeit, um "normales" Radio zu hören, anstatt sich auf die Angelkanäle zu konzentrieren. Während meiner Wache zwischen Mitternacht und sechs Uhr schaltete ich also um und konnte ein ziemlich gutes Signal von KYA empfangen, einem Musiksender in San Francisco, der auf der Frequenz 1260 zu hören war. Einer meiner Lieblings-Discjockeys, Johnny Hayes, moderierte die Nachtsendung, und während ich an meinem Kaffee nippte, hörte ich "Surfing USA", "Pretty Woman" und andere beliebte Songs des Tages. Von Zeit zu Zeit wurde der Empfang durch Rauschen und schwache Signale unterbrochen, da die "Heaviside Layer", ein natürliches Phänomen in der Erdatmosphäre, das die Übertragung von AM-Radiosignalen über große Entfernungen entweder unterstützt oder behindert, den Empfang beeinträchtigt. Aber ob gutes oder schlechtes Signal, es war eine willkommene Abwechslung zu den Gedanken, die ich auf dieser Reise so oft hatte, wie z. B. "Gibt es nicht einen besseren Weg, seinen Lebensunterhalt zu verdienen, als zu fischen?"

Die Momente der Ruhe halfen auch, die düsteren Gedanken zu unterdrücken, die ich darüber hatte, wie sehr ich den Freitag- oder Samstagabend-Tanz in der Moose Hall in Mount Vernon vermisste und dass ich so viele meiner Freunde nicht mehr sehen konnte, wann immer ich wollte.

Als die Dämmerung einsetzte (ca. 4 Uhr morgens), fuhren die drei Boote unserer Flottille in den Gastineau-Kanal vor Juneau ein. Innerhalb von zwei Stunden waren wir im unteren Hafenbecken und fanden alle mit militärischer Präzision einen Platz am Ende des Docks zum Anlegen.

Als wir gefesselt waren und alles erledigt war, hat Harry Parker kam an Bord und erinnerte uns daran, dass jetzt die beste Zeit für uns alle wäre, um Lebensmittel zu kaufen, Kleidung zu waschen und alle benötigten Bootsvorräte zu besorgen.

Papa schickte mich los, um unsere Wäsche in einem nahegelegenen Waschsalon zu waschen und um einzukaufen für Einkäufe im Wert von etwa 25 Dollar ("Wir sind etwas knapp bei Kasse, also kauft sorgfältig ein und schaut, ob ihr mit dem Geld Lebensmittel für eine Woche kaufen könnt", hatte er gesagt).

Ich weiß nicht, warum es jedes Mal regnete, wenn ich auf unseren Angelausflügen Wäsche wusch, und dieser Samstag war da keine Ausnahme. Wir brauchten zwei große Seesäcke, um all unsere schmutzige Kleidung zu transportieren. Ich hängte mir einen auf jede Schulter und ging den Bootssteg hinauf in Richtung Stadt. Mir kam der Gedanke, dass jeder Geschäftsmann, der eine Taverne/Bar, einen Lebensmittelladen und einen Waschsalon unter einem Dach vereint, zu fast jeder Jahreszeit eine Menge Geld verdienen kann, besonders aber, wenn die Fischer in der Stadt sind. In Juneau gab es übrigens viele Bars und Kneipen, aber nur sehr wenige Lebensmittelläden. Aber auch die Stadt befand sich im Wiederaufbaumodus nach einem schweren Erdbeben, das am Karfreitag, dem 27. März 1964, die Gegend erschüttert und beträchtliche Schäden an Straßen und Eigentum angerichtet hatte - ein guter Zeitpunkt also, um ein solches Geschäft zu eröffnen. Bei diesem Erdbeben kamen übrigens über 100 Menschen in Alaska ums Leben. Es hatte sein Zentrum im Prince William Sound und verursachte Tsunamis an der gesamten Westküste der USA und im Pazifik.

Ozean bis zu den Rosten jenseits von Hawaii. Ein weiteres ozeanografisches und potenzielles Navigationsproblem für Fischer ist, dass den Wassertiefen auf den aktuellen Seekarten nicht ganz zu trauen ist, so dass der Lotse eines Bootes immer auf den Fadenmesser achten muss. Ich war so erschöpft von den Gedanken an das Erdbeben, dass ich fast am Waschsalon vorbeigelaufen wäre.

Die Anlage selbst war nicht sehr sauber, und die Waschmaschinen und Trockner waren alt und stark abgenutzt. Ich kaufte etwas Seife und Bleichmittel vom Schalterbeamten und bekam 5,00 \$ in Münzen für die Maschinen. Mein erster Fehler war, dass ich zu viel Seife in den Korb der Maschine getan habe, und mein zweiter Fehler war, dass ich die M a s c h i n e n überladen habe. Vielleicht gab es auch noch einen dritten Fehler, denn als ich eine Wäsche von der Waschmaschine in den Trockner beförderte, bemerkte ich, dass meine eigenen Jeans weiß gefärbt waren - ein ziemlich sicherer Hinweis darauf, dass ich entweder zu viel Bleichmittel hineingetan hatte oder es zur falschen Zeit.

*"Was für ein Tick", dachte ich, "du bist ein Ftsberman, kein Modedesigner, also was für ein Unterschied macht das schon!"*

Ich glaube, ich habe sogar noch einen weiteren Fehler gemacht, denn die Seesäcke waren auf dem Weg zum Boot etwas schwerer (ich hatte versucht, Geld zu sparen, indem ich die Kleidung nur teilweise trocknete). Und zu allem Überfluss regnete es so stark, als ich zur Rae]o zurückkehrte, dass die Seesäcke durchnässt waren, als ich an Bord des Bootes ging. Mit viel Mühe - und wirklich mehr Zeit, als ich damit verbringen wollte - musste ich eine Wäscheleine in der Kombüse aufspannen, die feuchte Kleidung auf die Leine geben und den Ölofen anwerfen, um die Kleidung zu trocknen. Diese letzte Taktik war für mich in Ordnung, denn sie verhinderte auch, dass die gesamte Kabine feucht wurde.

Nachdem ich alle Fehler, die ich bei den Klamotten machen konnte, korrigiert hatte, machte ich mich erneut auf den Weg, diesmal um Lebensmittel zu besorgen. Der Lebensmittelladen Foodland Super Market war vier Blocks vom Hafen entfernt und der Regensturm hörte nicht auf. Zeitweise hatte es sogar sintflutartig angefangen zu regnen. Im Laden angekommen, kaufte ich das Übliche ein: Brot, Eier, Eintopf, Speck, Kartoffeln, Gemüse in Dosen und Suppen. Eine ziemlich schwere Ladung, wie ich fand, und das in Papiertüten. Ich wollte den Verkäufer gerade bitten, alles doppelt einzutüten, als ich Glück hatte. Der Lieferwagen des Ladens wurde gerade beladen, um mehrere große Bestellungen an einige Ringwadenboote am Hafen auszuliefern, und der Verkäufer fragte mich, ob ich eine kostenlose Lieferung wünsche. Die Antwort war natürlich: Ja - und danke!

Kurz nachdem die Lebensmittel eingetroffen waren, kam Papa von seinem Einkauf zurück und brachte einige Ersatzölfilter und Dichtungen mit.

Kaum war er unter Deck, rief er mir zu: "Larry, warum sind die Klamotten noch nass?" Die Geschichte mit dem nassen Seesack stieß bei mir nicht auf viel Gegenliebe.

Ein paar Minuten später klopfte Harry Hogland an die Kabinentür, um Er lud Dad ein, mit ihm und den anderen in die BAB Bar zu gehen, die sich direkt am Hafen befand. Dad stimmte zu, und als er und Harry gingen, drehte er sich zu mir um und sagte: "Ich komme heute Abend spät zurück, also kannst du tun, was du willst."

Im weissen Alter von 16 Jahren ist das Erste, wonach ich in einer Stadt Ausschau halte, das Civic Center oder Gemeindezentrum, in dem Teenager meines Alters abhängen. Das Civic Center in Juneau befand sich in der Front Street, weniger als eine Meile von der Anlegestelle entfernt. Also zog ich mir eine Hose und mein sauberstes, trockenes Hemd an und machte mich auf den Weg.

Es war 18.00 Uhr, als ich im Zentrum ankam. Offensichtlich war gerade Essenszeit, also war wenig los. Die Turnhalle war leer und ich musste mich umsehen, um jemanden in meinem Alter zu finden, aber in einem kleinen Nebenraum spielten zwei einheimische Jugendliche Billard.

"Hi", sagte ich an der Tür zum Billardraum, "ist heute Abend etwas los?"

"Ja", antwortete der größere der beiden Jungen, "um acht Uhr beginnt ein Tanz."

"Danke", erwiderte ich. Nun, zwei Stunden Wartezeit und ein Blick nach draußen sagten mir, dass der Regen endlich aufgehört hatte, also beschloss ich, einen Spaziergang zu machen und mich mit der Stadt vertraut zu machen. Es war noch viel Tageslicht übrig, also habe ich schlenderten durch die Straßen und entdeckten das Gletscherkino, in dem um 19 Uhr der James Bond-Film "Goldfinger" laufen sollte.

Der Gedanke an das Kino ließ mich an Popcorn denken und ich merkte plötzlich, dass ich irgendwie hungrig war, also begann ich mich nach einem Ort umzusehen, an dem ich etwas Leichtes essen und etwas trinken konnte. Bald fand ich den berühmten Red Dog Saloon in der South Franklin Street, stieß die Schwingtüren auf (ja, genau wie in den alten Saloons im Wilden Westen) und nahm auf einem Barhocker Platz, wobei ich meine Füße auf einer Messingfußstütze verankerte.

"Was darf's sein, Junge?", fragte der Barkeeper. "Ein Screivdrner", antwortete ich

"Ich muss deinen Ausweis sehen."

Ich griff nach meiner Brieftasche und holte meinen Führerschein heraus. Er sah ihn sich an, runzelte die Stirn und sagte: "Du bist noch nicht 21, Junge. Ich kann dich nicht bedienen."

1 "Das weiß ich, aber ich bin ein Berufsfischer aus den unteren 48 und brauche einen Drink." Es war niemand sonst an der Bar und nur ein paar Jungs saßen in einer Kabine im hinteren Teil des Raumes, also zögerte der Barkeeper, lächelte dann und sagte dann, immer noch mit Blick auf meinen Führerschein: "Okay, Larry. Mein Name ist Doug, und das macht 2,00 \$."

Ich muss zugeben, dass ich überrascht war, aber zum ersten Mal in all den Jahren, in denen ich mit meinem Vater gefischt habe, wurde mir klar, wie viel Respekt wir Fischer hier oben hatten, wo das Leben für fast alle harte Arbeit war.

Ich brauchte etwas, um mich vor dem Tanz zu entspannen, sagte ich mir, und der Wodka in einem Screwdriver ist in deinem Atem kaum zu erkennen. Ich nippte an dem mit Wodka versetzten Orangensaft und lauschte der Musik aus der Jukebox: Johnny Cash, "Ring of Fire" und Ray Charles "Busted". Ein Drink war genug und es war Zeit, zum Civic Center zurückzukehren.

Die Kosten für den Tanz betragen nur 1 \$, das war also erschwinglich. Der Kerl, der mir von dem Tanz erzählt hatte, war jetzt der Discjockey für den Tanz und spielte 45 U/min-Schallplatten (weißt du noch?). Aber es waren nur ein paar Mädchen da, und alle tanzten, einige mit anderen Mädchen. Es fiel mir schwer, eine von ihnen zum Tanzen aufzufordern, also ging ich nach draußen, wo mehrere kleine Gruppen von Jungen herumstanden, von denen einige Zigaretten rauchten und andere tranken, entweder aus Pappbechern oder aus Flaschen - Schnapsflaschen.

Es schien hier eine große Toleranz gegenüber Alkohol zu geben und viele Jugendliche in meinem Alter tranken, wie es schien. Ich schlenderte ein paar Minuten herum und versuchte, den Gesprächsfaden einiger Gruppen aufzuschneiden. Dann fragte mich ein Junge, der eine Wodkaflasche in der Hand hielt, ob ich etwas trinken möchte.

"Klar", sagte ich. Ich wollte mit den Einheimischen auskommen, und wenn ich mich mit einigen von ihnen anfreunden würde, könnte ich später eine Schlägerei vermeiden, falls jemand denken sollte, dass ich ihm die Freundin stehlen würde. Ich wusste bereits, dass die Einheimischen nicht oft auf jüngere, nicht-local kommerzielle

Fischer, weil sie wirklich eine Bedrohung für einige der einheimischen Jungs waren. Nach ein paar Schlucken Wodka und einem Schluck Seagram's 7 von jemand anderem fühlte ich mich als einer der Jungs akzeptiert, und schließlich kehrten wir alle zum Tanz zurück.

Das erste Mädchen, das ich um einen Tanz bat, lehnte ab, aber das zweite sagte ja,

also tanzten wir zu ein paar schnellen Liedern wie "Louie, Louie" und "Surf City". Ich war so damit beschäftigt, als Tänzerin gut auszusehen, dass ich vergaß, nach dem Namen meiner Partnerin zu fragen, und ich glaube nicht, dass ich ihr meinen jemals gesagt habe.

Dann bat ich ein anderes sehr hübsches Mädchen, einen langsamen Walzer zur Musik von "Roses are Red, My Love" zu tanzen, und ich versuchte, ein Gespräch über die Schule und Aktivitäten zu beginnen, aber es lief nicht gut. Es sah fast so aus, als hätte sie Schwierigkeiten, beim Tanzen zuzuhören.

Nach ein paar weiteren Tänzern - mit Mädchen, zu denen ich mich überhaupt nicht hingezogen fühlte (und die ich deshalb auch nicht zu einem späteren Date einlud) - wurde mir klar, dass es wahrscheinlich nicht meine Nacht war, um weitere Dates mit einheimischen Mädchen zu haben. Interessanterweise waren die einheimischen Jungs auch nicht erfolgreicher und die meisten von ihnen verließen den Tanzsaal der Turnhalle und gingen wieder nach draußen, um noch ein paar Schlucke Wodka und Whiskey zu trinken.

Natürlich schloss ich mich ihnen an, als I von ihnen abreiste, und ich traf einen Jungen aus New Jersey, Greg Clark. Greg ging in seiner Heimatstadt auf die Chatham High School und war als eine Art "Geschenk" seiner Familie nach Juneau geschickt worden, um seinen Onkel und seine Tante zu besuchen, während der Rest zu Hause blieb. Wir unterhielten uns ein wenig über die Schule und die Pläne nach der Highschool und später, als ich das Civic Center verließ, sagte Greg, ich solle ihn anrufen. "Mein Onkel ist der einzige Clark, der im Telefonbuch steht", verkündete er fast ein wenig stolz.

Nur ein bisschen beschwipst von den Getränken, ging ich zurück zum Rac-}o und kletterte gegen II Uhr in meinen feuchten Schlafsack. I war nicht wirklich schläfrig, also schaltete ich mein schummriges Nachtlicht an und las weiter in meinem John LeCarre Roman, bis ich beim Lesen in einen leichten Schlafpfel und geweckt, als Papa gegen 3 Uhr morgens zum Boot zurückkehrte.

Wie immer, wenn er betrunken war, wollte er über seine Zeit im Zweiten Weltkrieg im Kampf gegen "die Japsen" sprechen. Ich hörte ihm ein paar Minuten lang zu.

emotionale Schimpftirade, die ich schon so oft gehört hatte, und schließlich sagte ich: "Ich weiß, Papa, aber lass uns jetzt schlafen." Und zu mir selbst sagte ich: "Ich muss etwas *von den StOrics Ot* ledsf 50 Mal *gehört* haben!" Aber als ich einschlief, fiel mir auf, dass mein Vater nur selten Gefühle zeigte, außer wenn er zu viel getrunken hatte. Ich hatte ihn immer für einen stoischen Menschen gehalten, aber er öffnete sich wirklich, wenn er etwas Alkohol getrunken hatte.

"Vielleicht", dachte ich, "steckt *mehr in* diesem Mann, als ich *weiß*". Aber jetzt war ich wirklich müde, und der Gedanke verschwand so schnell, wie er gekommen war, und ich fiel bis fast neun Uhr morgens in einen tiefen Schlaf.

# Lynn-Kanal

S9. Juni - 3. Juli

**H**arry Parker hat mich am Sonntag geweckt, als er die Kabinentür öffnete und rief: "Ist der Kaffee auf?"

Ich rieb mir die Augen und kroch aus dem Schlafsack, als ich antwortete, "In zehn Minuten ist es fertig, also komm runter."

Ein paar Minuten später, als wir alle in der winzigen Hütte versammelt waren, bemerkte ich, dass die Augen aller Männer außer Harry Parker so blutunterlaufen waren, dass sie aussahen, als ob ein Waldbrand in ihren Köpfen loderte. Ich fragte mich, ob man mir meinen Alkoholkonsum ansah, aber niemand kommentierte es, also dachte ich, dass alles in Ordnung war. Parkers Augen waren jedoch klar, und er war es, der schließlich das Gespräch aufnahm.

"Die Reisezeit nach Lynn Canal beträgt zwischen fünf und acht Stunden, also müssen wir früh aus der Stadt raus, wenn wir Geld verdienen wollen!"

Es gab eine absolute Wahrheit in dieser ganzen Angelgeschichte, der ich nicht entkommen konnte: Diese Jungs haben hart gearbeitet und hart gespielt!

In 30 Minuten waren wir unterwegs und unsere Wellen sahen fast so aus wie bei einem Wasserflugzeugrennen im Lake Washington, als wir aus dem Hafen herausfahren und nach Norden durch den Gastineau Channel und um Douglas Island herum fuhren. Wir hatten noch nicht einmal gefrühstückt!

"Larry, geh runter und mach das Frühstück, ja?" 1 Er tat es und wir aßen ausgiebig, vielleicht als Ausgleich für das Abendessen, das keiner von uns am Abend zuvor gegessen hatte.

Nachdem ich das Frühstücksgeschirr aufgeräumt hatte, kletterte ich ins Lotsenhaus und sah mir die Navigationskarten an. Ich notierte mir die Orientierungspunkte und den Kurs, den wir einhalten mussten, um sicher an unser Ziel zu gelangen - durch die Stephens Passage und Portland Island und weiter zum Favorite-Kanal, wo es eine fertige Einfahrt zum Lynn Kanal gibt. Wir würden

in den Gewässern vor dem Kanal fischen. Als ich aufblickte und bemerkte, dass mein Vater die Stirn runzelte, als hätte er enorme Kopfschmerzen, sagte ich: "Papa, ich übernehme das Ruder, wenn du willst. Es sieht so aus, als könntest du etwas mehr Ruhe gebrauchen, vielleicht sogar etwas Schlaf."

Papa sagte etwas, das sich wie "Danke" anhörte, und ging in die Kombüse, wahrscheinlich um ein paar Aspirin zu schlucken, bevor es weitergeht.

Nach einer Weile meldete sich Harry Parker über Funk und fragte nach Dad. Ich antwortete und Harry riet: "Wir können heute Nacht auf Lincoln Island übernachten." Dieser Ort lag etwa zwei Stunden vor uns.

Ich antwortete: "Okay, Harry. Ich lasse den Anker in der leeseitigen Bucht fallen und du und ~~Hior~~ könnt bei uns festmachen."

Und so war es auch. Wir kamen gerade noch rechtzeitig an, und Papa wachte auf und kam an Deck, um uns beim Einholen des Ankers zu helfen, wobei er sagte: "Danke, dass du heute übernommen hast, Larry."

Als die Virgina S an unserer Backbordseite festgemacht wurde, sagte Harry Parker zu Dad: "Earl, wir können überall zwischen Lincoln Island und dem Nordende von Sullivan Island fischen. Dad stimmte zu und bemerkte, dass er von mehreren Anglern gehört hatte, dass sie in diesen Gewässern in der Vergangenheit viel Glück gehabt hatten. Harry fuhr fort: "Hier oben gibt es keinen Far West Tender, also können wir all unseren Fisch an den teuersten Bargeldkäufer verkaufen."

Mir gefiel der Gedanke nicht, unseren Fisch gegen Bargeld zu verkaufen, da Dad bei Far West Fisheries Schulden für die Finanzierung des neuen Alaska-Kiemennetzes hatte, aber ich konnte mich nicht überwinden, mit ihm über dieses heikle Thema zu sprechen.

Nachdem ich die abendliche Arbeit erledigt hatte, stellte ich den Wecker auf 4 Uhr morgens, wie Papa es mir empfohlen hatte, und wir schliefen beide ein, ohne dass ich je das Thema ansprach, wie wir den Verkauf unseres Fangs handhaben sollten.

Sobald der Wecker klingelte, öffnete Frank Sanford unsere Kabinentür und reichte mir einen Teller voller Zimtbrötchen, während er lachend sagte: "Erwarte das einfach nicht jeden Morgen."

Als wir uns von den anderen beiden Booten lösten, sagte Harry Parker zu Dad: "Earl, wir werden am Point Sherman fischen, und wenn es dort oder dort, wo du arbeitest, gut fischt, lass uns das Codewort 'Victor' benutzen."

Dad nickte und bestätigte, dass es wahrscheinlich an der Zeit war, andere Boote zu warnen, wenn wir einen guten Fang machten oder, wie wir sagten, "eine große Beute machten", denn dann würden sie in Scharen zu uns kommen und uns um unseren großen Fang bringen. Irgendwie hatte ich ein gutes Gefühl dabei. Es schien ein gutes Omen für das kommende Glück zu sein.

Point Sherman liegt auf der Ostseite des Lynn Canal, also beschloss Dad, dass wir auf der Westseite, am Danger Point, angeln würden. Harry Hogland beschloss, es am North Point zu versuchen, direkt vor Sullivan Island.

Das Wasser, in dem wir angelten, war grau, was oft gut ist. Das ist eine gute Nachricht für die Kiemennetzfischerei, denn es bedeutet, dass Schwärme von schwimmenden Fischen Sand und Schmutz auf dem Grund aufwirbeln können. Und so war es dann auch. Wir fingen an diesem Tag mehr der teuren Sockeye, aber weniger der weniger wertvollen Chinook und Chum Lachse.

Sehr gut war auch, dass das Angeln im Lynn Canal einfacher war als in der Clarence Straits, weil es dort mehr Schutz vor dem Wind gab und der Seegang sehr gering war. Die ganze Woche über haben wir an verschiedenen Stellen im Lynn Canal geangelt, von Lincoln Island, Point Bridget, Lance Point, Point St. Mary und North Sullivan Island. Wir haben es sowohl in Ufernähe als auch in der Mitte des Kanals probiert, aber nichts hat uns einen Erfolg beschert. Was vor 20 Jahren galt und was Papa von anderen über ihr Glück in diesen Gewässern gehört hatte, bewahrheitete sich in dieser Woche nicht: Die kommerzielle Fischerei blieb generell schlecht.

Auch der Regen kehrte zurück, was die Arbeitsbedingungen ziemlich miserabel machte. Aus finanzieller Sicht verlief die Woche vom 29. Juni ähnlich wie die vorherige Woche. Wir haben genug Geld verdient, um unsere Betriebskosten zu bezahlen und einen Teil der Schulden bei Far West Fisheries zu tilgen, aber es gab nichts extra für die Ausgaben zu Hause.

Zum Glück war es noch früh in der Angelsaison, und historisch gesehen waren Juli und August immer der Höhepunkt der Lachssaison.

Das Ziel eines jeden Berufsfischers ist die wirtschaftliche Unabhängigkeit - auch mein Vater war da keine Ausnahme. Aber mit der Chance auf wirtschaftliche Freiheit geht auch ein Risiko einher. Und an diesem Freitag Anfang Juli 1964 steckten wir knietief im Risiko.

Nachdem wir mit Harry Parker auf der *Virginia S* gesprochen hatten, beschloss Dad, dass wir zusammen mit Harry übers Wochenende nach Juneau fahren würden. Harry Hogland hatte an diesem Tag etwas früher Feierabend gemacht und war schon auf dem Weg in den Hafen von Juneau, so dass wir ihn auch noch einholen würden.

Die sechsstündige Fahrt zurück nach Juneau war langweilig, so wie die meiste Zeit, wenn wir fischen waren, aber ich überlebte sie - und der Rac-Jo auch; wir hatten bis jetzt noch kein einziges mechanisches Problem gehabt. Wir kamen um 9 Uhr abends an, gerade als die Sonne untergegangen war, machten wir an der *Thor* fest und schalteten den Motor ab.

Papa reichte mir einen 20-Dollar-Schein und sagte: "Das ist für dich, damit du es am Wochenende ausgeben kannst, und zwei weitere 20-Dollar-Scheine und einen 10-Dollar-Schein "für die Wäsche und den Einkauf". Der einzige Lichtblick in der ganzen Woche war, dass die Bargeldkäufer in dieser Woche eine Prämie für jeden Fisch zahlten, so dass wir ein wenig zusätzliches "Bonus"-Bargeld zur Hand hatten.

"Wo gehst du hin, Papa?" Es war ungewöhnlich, dass er mir die ganze Hausarbeit überließ.

"Ich gehe am Wochenende mit Jungs aus und komme vielleicht erst am Sonntag zurück.

Nun, es war das 4. Juli-Wochenende, und die drei Männer müssen Also begnügte ich mich mit dem Wissen, dass auch ich auf mich allein gestellt war, und ging nach unten, um mich zu waschen und umzuziehen, denn auch ich hatte einen Plan.

## Wochenende des 4. Juli" in Juneau

**I**ch zog mir schnell meine besten Sachen an und ging zum Civic Center in der Front Street. Ich war überrascht, als ich feststellte, dass das Center bereits geschlossen hatte und niemand mehr da war. Das nahm mir ein wenig den Wind aus den Segeln, aber ich begnügte mich mit dem Gedanken, dass wahrscheinlich alles auf den morgigen Feiertag ausgerichtet war. Also drehte ich mich um und ging zurück zum Boot, zog mich sorgfältig aus, faltete meine Kleidung zusammen und verstaute sie im Regal gegenüber meiner Koje, damit sie am nächsten Abend für mich bereit lag, und verbrachte ein paar Minuten mit Lesen, bevor

für die Nacht schlafen gehen.

Am Morgen beschloss ich, die Hausarbeit so schnell wie möglich zu erledigen, also lud ich die Wäsche in einen Seesack, stopfte das Einkaufsgeld in die Tasche meiner Jeans und wanderte zum Waschsalon. Ich schien der einzige Kunde zu sein. Ich wartete, bis der Waschgang beendet war, und während die Wäsche trocknete, machte ich mich auf den Weg zu Foodland, dem Lebensmittelgeschäft. Zu meiner Überraschung war er geöffnet, aber an diesem Feiertag gab es keinen Lieferservice, also musste ich alle Lebensmittel selbst zurückbringen. Diesmal hatte ich wirklich viele Konserven eingekauft, so dass ich mich anstrengen musste, um alle Lebensmittel zu tragen, aber ich übersprang den Waschsalon, weil ich dachte, dass ich später noch einmal zurückgehen könnte, um die Wäsche zu trocknen, und taumelte zum Boot hinunter, um die schweren Taschen abzuladen, die durch meine zusätzlichen Einkäufe von Obstkonserven noch schwerer wurden. Die *Dosen* wiegen ganz schön viel", dachte ich und hob jede einzelne Dose hoch, bevor ich sie in den Schrank im Boden stellte.

Ich ging zurück zum Waschsalon, als ich mit dem Verstauen der Lebensmittel fertig war, und war überrascht, dass er ziemlich voll war. Die ganze Fischereiflotte war hier, dachte ich mir, kein Wunder. Sie brauchen alle saubere Kleidung für die Feier heute Abend, vielleicht sogar für die Kirche morgen.

Meine Klamotten waren noch im Trockner, aber ich hatte jeden einzelnen so voll geladen, dass er nicht ganz trocken war und ich mehr Geld einwerfen musste und dann sitzen

und auf den Rest des Trocknungsprozesses warten. Schließlich, weit nach 11 Uhr, fühlte sich die Kleidung vollkommen trocken an, also faltete ich, was ich konnte, packte alles in die Seesäcke, hängte sie mir über die Schultern und wanderte zurück zum Steg. Als ich damit fertig war, die Wäsche wegzuräumen und die Kombüse vom Frühstück aufzuräumen, war es gerade Mittag.

Ich dachte an Greg und kehrte zum Waschsalon zurück, um die Nummer von Gregs Onkel am Münztelefon abzurufen. Verdammt, wenn Greg nicht Recht hatte - sein Onkel, Thomas Clark, war der einzige Clark im Telefonbuch. Ich hätte gedacht, dass es bei einem so häufigen Namen in einer so großen Stadt mehr als einen "Clark" gibt.

Das Telefon hatte eine Wählscheibe, und als ich meinen Dime in den Schlitz geworfen hatte, drehte ich die Zahlen durch den Wählvorgang und hörte, wie das Telefon klingelte - einmal, zweimal - und dann eine Frauenstimme sagte: "Hier wohnt Clark."

Ich stellte mich vor und fragte, ob Greg da sei, und die Dame rief seinen Namen. Ein paar Sekunden später meldete er sich und klang neugierig, als ob er nicht wüsste, wer ihn anrufen würde.

"Greg, hier ist Larry Sparks. Wir haben uns neulich Abend getroffen und du hast mich gebeten, dich anzurufen. Hast du Zeit, mit mir durch die Stadt zu gehen und etwas zu unternehmen?"

"Oh, hallo, Larry, schön, dass du anrufst. Ja, komm hoch und lerne meinen Onkel Tom und meine Tante Elizabeth kennen." Er gab mir eine Wegbeschreibung (es war nicht weit, aber er sagte mir, dass es vom Waschsalon aus nur bergauf geht). Also verabschiedeten wir uns und ich machte mich auf den kurzen Weg zum Haus der Clarks.

Er hatte Recht; ich war ziemlich erschöpft, als ich an die Tür klopfte, die er fast sofort öffnete und mich herein bat. Sein Onkel Tom und seine Tante Elizabeth ("nenn mich Liz") waren gut aussehende Leute, wahrscheinlich Engländer oder Iren, und Tom Clark hatte eine leitende Position im Staat Alaska inne, wie ich während des kurzen Gesprächs herausfand, das darauf folgte.

Greg und ich machten uns bald auf den Weg und gingen den Hügel hinunter in die Mitte der Stadt, wo wir gemütlich spazieren gingen und uns über die verschiedenen

Dinge, die wir sahen - Geschäfte, städtische Gebäude, das Kino, das ich bereits entdeckt hatte - und über unsere Lebenserfahrungen und Ziele im Allgemeinen.

Greg erwähnte, dass seine Familie in New Jersey alle Reparaturen im Haushalt, das Schneeschippen, Streichen und andere Wartungsarbeiten auslagert.

"Greg", fragte ich, "wie lernt man mechanische Fähigkeiten, wenn man jemand, der alle Reparaturen durchführt?" Meine Erfahrung hat mir gezeigt, dass du, wenn du mitten im Ozean fischst, auch im Puget Sound, besser weißt, wie du die meisten mechanischen Probleme beheben kannst, denn dein Leben könnte davon abhängen. Und es gibt immer etwas zu tun, was niemand anderes tun kann.

Greg antwortete: "Larry, das macht jeder in New Jersey!"

"\Vell", dachte ich, "*das ist das Leben - in New Jersey!*"

Es war fast genau 16 Uhr, als wir am Red Dog Saloon vorbeikamen, wo wir auf dem Bürgersteig sechs Marinesoldaten in verschiedenen Stadien der Bewusstlosigkeit liegen sahen (ich hatte einen Kreuzer der U.S. Navy im Hafen gesehen, als wir am Abend zuvor nach Juneau kamen). Sie lagen fast parallel zueinander, als hätte sie jemand sorgfältig und absichtlich dorthin gelegt. Ich sagte zu Greg: "Es sieht so aus, als hätten die Einheimischen hier gewonnen!" Wir haben beide herzlich gelacht.

Als wir wieder am Kino vorbeigingen, bemerkte 1, dass die *Carpctbaggers* wurde gespielt. Ich hatte davon gehört - es ging um Howard Hughes, den millionenschweren Geschäftsmann und Filmemacher. Ich wies Greg darauf hin, und nachdem wir kurz darüber gesprochen hatten, sagten wir schnell entschieden, dass ein Film wahrscheinlich die beste Unterhaltung bieten würde, und das Timing war genau richtig. Der Film begann um 16:30 Uhr, so dass es ungefähr 18:30 Uhr war, als er zu Ende war, und wir konnten etwas essen gehen und uns einen guten, frühen Aussichtspunkt suchen, von dem aus wir das Feuerwerk beobachten konnten, das laut Ankündigung um 21:15 Uhr am Hafen beginnen sollte, nur etwa 10 Minuten Fußweg vom Kino entfernt. Das Feuerwerk sollte von einer Barkasse aus gezündet werden, die an einem großen Marinekreuzer festgemacht war (ich glaube, die Veranstaltung wurde von der Marine gesponsert).

Das taten wir dann auch, und nach dem Feuerwerk gingen wir zur National Guard Armory, wo gerade eine Tanzveranstaltung stattfand. Die war allerdings ein Reinfall, denn es waren viele Erwachsene da und fast keine Teenager. Trotzdem war es ein sehr guter Tag für mich, und als ich Greg zurück zum Haus seines Onkels begleitete, fragte ich: "Greg, wie lange willst du in Juneau bleiben?"

"Ich muss in etwa drei Wochen nach New Jersey zurückkehren - ich glaube am 25. Und hey, du musst nicht den ganzen Weg mit mir den Hügel hochlaufen. Wir sehen uns beim nächsten Mal", sagte er und winkte, als er sich zum Gehen wandte.

Ich wusste, dass wir Juneau als Wochenendhafen nutzen würden, also fühlte ich mich sehr gut, weil ich jemanden hatte, mit dem ich an den kommenden Wochenenden Zeit verbringen konnte, und ich begann sogar zu pfeifen, als ich zum Roc-o zurückging. Wie immer war es auf dem Rde-o etwas feucht und kalt, also nahm ich mein Buch in die Hand, bevor ich mich schlafen legte.

Papa kam gegen 4:00 Uhr morgens zurück (es war jetzt Sonntag), aber er schlief nur bis kurz nach Mittag.

Etwas später, gegen 12:30 Uhr am Sonntagnachmittag, kamen die anderen zu uns aufs Boot, um den Zeitplan für die kommende Woche festzulegen. Wir beschlossen, es im Taku Inlet zu versuchen, denn sie hatten von anderen in einer Bar gehört, dass die Fischerei in diesem Gebiet zumindest über dem allgemein enttäuschenden Durchschnitt der letzten Woche lag.

Je nach Gezeiten dauert die Fahrt von Juneau nach Taku Point nur 4 bis 5 Stunden, also machten wir uns alle bereit zum Aufbruch, und um 1:00 Uhr war die Rae

o verließ den Hafen und fuhr in den Gastineau-Kanal Richtung Point Salisbury und Bishop Point, dann in den Taku Inlet, vorbei an Cooper Point und weiter nach Flat Point, gegenüber von Davidson Point, wo Dad beschlossen hatte, dass wir für die Nacht ankern würden, um am Montag pünktlich um 6 Uhr morgens loszufahren.

Gegen 18:00 Uhr an diesem Nachmittag warf ich unseren Anker in die grauen Gewässer vor Davidson Point, genau wie wir es geplant hatten. Das Wetter war gut, die See günstig, und die Reise schien sehr schnell zu vergehen. Als wir gegen 10 Uhr anlegten, war ich wirklich

bereit zum Schlafen, obwohl der Tag an sich einfach war. Vielleicht lag es einfach daran, dass ich so zufrieden mit dem Verlauf des Wochenendes war und dass ich es kaum erwarten konnte, dass wir endlich Geld verdienen.

# Taku Inlet oder Lynn Canal

6. bis 10. Juli

**O**n diesem Montagmorgen warfen wir nach einem Frühstück um 5 Uhr und einer kurzen Fahrt zu einer Stelle kurz vor Taku Point und etwa auf halbem Weg nach Swede **Point** das Netz für den ersten Satz des Tages aus. Kurze Zeit später stellte sich heraus, dass unser Kiemennetz zu nahe an den Felsen vor Swede Point treiben würde. Also zog ich meine Stiefel und Regenkleidung an und startete die hydraulische Trommel, um das Netz mit dem einzuholen, was wir bis dahin gefangen hatten. Für einen zweistündigen Kiemennetzeinsatz, war der Fang enttäuschend - nur 15 Sockeye-Lachse.

Papa beschloss, näher an den Taku-Gletscher heranzufahren und sagte: "Larry, halte Ausschau nach frei fliegenden Eisstücken vom Gletscher; sie brechen immer wieder ab und treiben aufs Meer hinaus, und wir wollen keins erwischen."

Mit jedem Satz rückte das Rae-}o näher an den Gletscher heran, aber die Fischerei wurde nicht besser. Ich glaube, es war Dads Idee, dass die Lachse es umso mehr mögen würden, je kälter das Wasser ist, aber die Vermutung hat sich nicht bewahrheitet.

Nach dem dritten Versuch erhielt Dad einen Funkspruch von Harry Parker, der das Schlimmste bestätigte: Auch sie hatten schlechte Ergebnisse, ebenso wie Thor.

Die einzige gute Nachricht an diesem Tag war, dass das Durchschnittsgewicht pro Fisch etwa zwei Pfund höher war (acht Pfund gegenüber sechs) als bei den Fängen in der Clarence-Straße.

Irgendwann sagte mein Vater zu Harry: " Vielleicht fischen wir den Rest der Woche hier und entscheiden dann, was wir als Nächstes tun."

Wieder einmal hat die Natur uns allen bewiesen, dass das Angeln ein Glücksspiel ist, das sich der Kontrolle jedes Anglers entzieht. Es gibt so viele Variablen, dass du selbst bei einem kleinen Lachsaufkommen nicht viel tun kannst, außer weiter hart zu arbeiten. Von diesem Montag bis zur Mittagszeit waren die

Am darauffolgenden Freitag setzten wir Kiemennetze von Bishop Point bis Taku Point aus, arbeiteten 24 Stunden am Tag und schliefen nur wenig.

Ein Hinweis über 24 Stunden gilt: Wann immer das Netz in der Wasser mussten wir genau darauf achten, in welche Richtung das Netz und das Boot mit der Ebbe und Flut treiben. Wenn sich das Netz in der Schiffsschraube verheddert oder an einem Vorsprung unter dem Boot oder auf dem Grund oder an einer vorspringenden, aber untergetauchten Felsformation hängen bleibt, ist das eine Katastrophe. Außerdem mussten wir ständig auf treibende Seetangbänke und Seegras achten, die das Netz weiter verheddern und verdrehen konnten. Da die Taku-Bucht sehr eng ist, mussten wir nachts besonders auf andere Kiemennetzboote und ihre Netze achten. Wenn sich Netze mit Netzen verhedderten, war das ein großes Problem und die Fischer wurden sehr wütend aufeinander und hegten einen Groll, der viele Fischereisaisonen lang anhalten konnte.

Am Freitagnachmittag erlebten wir unsere erste große Krise. Als wir bei Ebbe das Netz einholten, trieb es durch die Kraft des zurückweichenden Wassers immer wieder unter das Heck des Bootes. Ich erhöhte den Druck der hydraulischen Trommel und schaltete den Motor in den Leerlauf, damit das Netz sich nicht im Ruder oder dem sich drehenden Propeller verfangen würde. Papa war

und zog das Netz an der hydraulischen Trommel, während ich das Netz mit einem Ruder vom Heck des Bootes wegdrückte. Die Geschwindigkeit der Flut drückte das Netz jedoch unter das Heck des Bootes und in den Propeller.

Was tust du, wenn das Netz in den Propeller gerät? Einfach beten, wenn sich der Propeller dreht, oder .

"**DamkaU! La P**

"Ja, Papa?"

"Lass uns versuchen, das Netz aus dem Propeller zu schieben und zu ziehen!"

"Okay, Papa!" Er kam bemerkenswert schnell zurück ins Steuerhaus. Er schaltete den Getriebehebel von der Leerlaufdrehzahl in den Leerlauf, damit der Motor das Netz nicht zerreißt.

mehr als das, was durch das vorhersehbare Schieben und Ziehen wir were über zu tun.

Ich band ein Ende des Netzes, das sich in der Schiffsschraube verfangen hatte, an der Backbord-Heckklampe fest (der Beschlag, der normalerweise zum Festmachen eines Bootes an einem Dock oder an einem anderen Boot verwendet wird). Wir zogen das restliche Netz mit der Hand auf das Heck, bis es ziemlich straff war, und banden dann das andere Ende an der Steuerbordklampe fest. Der Grund dafür war, dass wir, sobald das Netz straff war, die Schraube in Gang setzen und das Netz durchziehen konnten. Da das Netz straff war, gab es nur geringe Schäden, da die Schraube nur den Teil des Netzes durchtrennte, der ihr am nächsten war.

"Larry, mach dich bereit, das Netz hochzuziehen, während ich den Motor zwischen 500 und tausend Umdrehungen pro Minute hin und her drehe.

Dad war inzwischen im Steuerhaus und ich hörte, wie sich das Brummen des Motors veränderte, als er das Getriebe einschaltete und die Drehzahl auf etwa 500 Umdrehungen pro Minute einstellte.

"Fertig, Papa!" Ich drückte und zog, so fest ich konnte, aber das Ergebnis war sehr dürftig. Es sah so aus, als ob sich ein paar Meter Netz um den Propeller und die Welle gewickelt hätten. Ich schaute mich in der Landschaft um und sah, dass es keine Boote gab, die uns in die Stadt schleppen konnten, und unsere Fischerfreunde waren weit außer Sichtweite, tief im Lynn Canal.

"Papa, was ist, wenn ich über Bord springe und das Netz aus dem Propeller schneide?"

Welche anderen Möglichkeiten haben wir?"

"Das scheint die einzige Lösung zu sein", brüllte Dad zurück, während er den Gang wieder in den Leerlauf schaltete und den Propeller ausbaute. Wir trieben auf den Gletscher zu, und das Wasser war kalt. Ich zog mich eilig bis auf die Unterwäsche aus. Papa band mir ein Seil um die Brust und gab mir ein großes, gezacktes Messer. Das Wasser war nicht nur kalt, sondern hatte auch eine gräuliche Farbe, die es schwierig machte, die gesamte Antriebswelle zu sehen. Außerdem musste ich aufpassen, dass ich mich nicht in dem Netz verhedderte, sonst könnte ich fallen. Ich hatte Angst, aber ich griff tief ins Wasser und fand den Propeller. Da das Getriebe im Leerlauf war, konnte ich die Bewegung des Propellers mit meiner Hand stoppen, also tat ich das mit einer Hand und begann mit der anderen, das Netz vom Propeller und der Welle abzuschneiden. Dazu musste ich unter Wasser tauchen, und nach drei Tauchgängen konnte ich mich endlich befreien und den größten Teil des Netzmaterials herausziehen. Aber zu diesem Zeitpunkt waren meine Hände und mein Körper

so kalt, dass ich mich kaum bewegen konnte. Ich reichte das Messer an Dad weiter, ergriff dann die Hand, die er mir anbot, und kletterte auf das Achterdeck, wobei ich die ganze Zeit zitterte.

Ich ging so schnell ich konnte in die Kombüse und während ich mich vorwarnte, zog Papa das restliche Netz mit der hydraulischen Trommel ein. Als wir wieder in Fahrt kamen, vibrierten der Propeller und die Welle ein wenig, was bedeutete, dass die Baugruppe wahrscheinlich überprüft und vielleicht repariert - oder sogar ausgetauscht werden musste. "Wow", dachte ich, "eine Träne würde

Als ich warm angezogen und größtenteils nicht mehr gefroren war, sagte Dad: "Larry, wir fahren nach Juneau und bringen das Boot auf ein Trockendock, um sicherzustellen, dass der Propeller und die Welle nicht verbogen sind. Wir können uns diese Vibrationen nicht leisten. Das ist ein schlechtes Zeichen und könnte zu einem größeren Schaden an der Struktur und am Motor führen.

Ich musste an den letzten August denken, als wir im Puget Sound fischten und wegen einer undichten Welle an einem der Verbindungspunkte, der sogenannten "Stopfbuchsenwelle", fast gesunken wären. Damals wurde Rae Jo von der Küstenwache in den Hafen von Port Angeles, Washington, geschleppt. Der Schaden, den wir erlitten hatten, verursachte auch ein Leck im Rumpf, und Gott sei Dank hatte das Boot der Küstenwache eine Notwasserpumpe, die uns über Wasser hielt, während wir abgeschleppt wurden, indem sie das eindringende Wasser schneller abließ, als es unsere Bordpumpe je hätte tun können.

Das alles gehört zu den Risiken des Fischereigeschäfts!

Die gute Nachricht war, dass wir aus eigener Kraft fahren konnten, ohne dass der Schaden so groß war, dass er wirklich Probleme verursacht hätte, und dass Juneau nur sechs oder sieben Stunden entfernt war, auch wenn wir langsamer als sonst fuhren, um mögliche strukturelle Schäden durch die Erschütterungen zu minimieren.

Als wir in den Hafen von Juneau am unteren Bootsbecken einliefen, sah ich, dass an den Fingerpiers Platz war, wo Gitterroste für Rumpf- und Heckreparaturen zur Verfügung stehen. Wir machten dort fest und am frühen Samstagmorgen zogen wir das Boot auf ein Gitter und warteten, bis die Flut ihren Tiefpunkt erreicht hatte, damit wir das restliche Kiemennetz aus dem Propeller schneiden und die Bootswelle inspizieren konnten. Während ich das Netz löste und entfernte, machte Dad

ging zur Schiffsmaschinenwerkstatt, um einen Bootsinspektor zu beauftragen. Der Inspektor untersuchte den Propeller und die Welle sorgfältig und nahm einige Anpassungen an der Balance des Antriebsstrangs vor.

"Du hast Glück gehabt", sagte er, nachdem er seine Einstellungen abgeschlossen hatte. "Der Propeller ist in Ordnung, die Welle ist wieder ausgerichtet, und die Stopfbuchse musste nur leicht angezogen werden. Sie ist immer noch wasserdicht und gut geschmiert. Unsere Seufzer der Erleichterung dauerten an, bis die Flut hoch genug war, um uns ins Wasser zu ziehen und zum Stadthafen zurückzukehren.

Parker, Sanford und Hogland kamen kurz nachdem wir festgemacht hatten, zu uns. Alle waren immer noch sehr enttäuscht über die Fangbedingungen, aber wir waren alle froh, dass der Schaden an unserem Boot so gering war.

"Nun", sagte Harry Parker, "wie wäre es mit nächster Woche? Da Lynn Canal nicht besser ist als Taku Inlet, sollten wir überlegen, ob wir nicht den ganzen Weg nach Lynn Canal fahren, sondern nur nach Süden zu Taku und sehen, was passiert.

Als das geklärt war, fuhren Dad und die anderen zu einem anderen unbekanntem Ziel in Tobm und ich hatte noch einen Samstagabend in Juneau vor mir, was sollte ich tun? Ich machte mir etwas zu essen, dann zog ich mir etwas Anständiges an und ging zum Civic Center. Heute Abend war nichts los, weder im Center noch in der Armory, also rief ich wieder einmal Greg Clark an. Seine Tante ging ans Telefon und erzählte mir, dass Greg und sein Onkel campen gegangen waren. Also ging ich ins Century-Kino und sah mir "*Donovan's Reef*" an, einen John Wayne-Film, der mir bis heute gefällt.

Der Film endete um 21:30 Uhr. Es war eine sehr dunkle Nacht und es regnete stark. Mir wurde langsam kalt, also rannte ich schnell in Richtung Hafen, bis ich ohne Vorwarnung einen Schlag auf die Stirn bekam und wie ein Kartoffelsack auf den Rücken fiel. Als ich in einer Pfütze aus Regenwasser lag und nach Luft schnappte, erwartete ich, dass jemand nach meiner Brieftasche fragen würde. Aber es war niemand da. Ich strich mir mit der Hand über die Stirn und suchte nach Blut. Keines. Dann fiel mein Blick auf ein einzelnes schweres Seil, das etwa auf Höhe meiner Stirn über den Bürgersteig gespannt worden war, um eine Art Baustelle abzusperren.

Nass und geprellt stand ich auf, jetzt klatschnass und immer noch ein bisschen schwindelig, und ging ganz langsam zum Rde-Jo.

Ich erinnere mich daran, dass ich einige wirklich gute Songs auf der San Francisco zu erreichen, schaltete ich das Radio ein. Ich konnte immer noch ein recht schwaches Signal von KYA empfangen, als DJ Tommy Saunders die Musik auflegte. Also machte ich es mir gemütlich und lauschte den ein- und ausklingenden Klängen von Sam Cooke (Another Saturday Night) und der beliebten Gesangsgruppe The Chiffons (One Fine Day). Aber die Unterhaltung hielt nicht lange an; die allgemeine Erdatmosphäre und meine Entfernung vom Signal des Senders, gepaart mit der bedeckten Wolkenschicht des Sturms, führten dazu, dass das Signal ausblieb und nicht mehr zurückkehrte, also stieg ich ins Focsal hinunter und kletterte in den Schlafsack, denn es war ein sehr langer Tag.

Am frühen Sonntagmorgen begann ich, das Kiemennetz von der hydraulischen Trommel abzuwickeln. Mein Vater kam aus der Kabine und fragte, ob ich Hilfe bräuchte, aber ich war ziemlich zuversichtlich, dass ich das Zuschneiden eines neuen Netzstreifens - etwa einen halben Meter breit und einen Meter lang - und das langsame Einnähen des Netzes schaffen würde.

Gerade als ich mit dem Flicker des Netzes fertig war, tauchten die Männer von den anderen beiden Booten auf und fragten lautstark, ob der Kaffee fertig sei.

Als sie alle Kaffee getrunken und sich unterhalten hatten

Ich fing an, nach unseren Vorräten zu schauen, ohne mich zu beachten. Papa bemerkte das und fragte, wie es uns geht. "Wir haben genug Brot und Konserven, Papa, aber kein frisches Gemüse mehr und das ganze Fleisch ist weg.

"Okay, Larry, hier sind 20 Dollar. Warum gehst du nicht los und holst, was wir brauchen ... und vergiss nicht, auch drei Säcke Eis mitzubringen." Und dann wandte sich Dad, kaum dass er eine Pause gemacht hatte, an die anderen Männer: Lasst uns in etwa einer Stunde zum Taku Inlet aufbrechen. Wcll, so viel zur Erholung. Ich machte mich schnell auf den Weg zum Supermarkt, und als ich zurückkam, waren alle drei Boote bereit, die Leinen loszumachen und wieder hinauszufahren.

# Taku-Woche S2

## July 13th–17th

**T**ie Navigation zum Taku Inlet, das südlich von Juneau lag, war einfach, und nur etwa sechs Stunden später ankerten wir alle wieder am Davidson Point. Es war der Beginn der dritten Juliwoche, und obwohl er es nie erwähnte, wusste ich, dass Dad an die dass wir besser anfangen sollten, mehr Geld zu verdienen!

Um 5 Uhr morgens stand ich also an Deck und versuchte, trotz der gerade aufgehenden Sonne, die Dunkelheit des trüben Wassers zu durchdringen, um festzustellen, ob sich dort unten irgendwelche Fischflossen kräuselten. Während sich die Rae-Jo langsam auf den Taku Point zubewegte, stand ich am Heck des Bootes und war bereit, das Kiemennetz um genau 6:00 Uhr freizugeben, wie es die Alaska Fishing Regulations vorschreiben.

Auf die Sekunde genau rief Papa mir zu: "Lass es los, Larry", und ich ließ das Netz los und sah zu, wie es sich hinter uns ausbreitete. Normalerweise betete i c h in diesem Alter um nichts, aber I war wirklich nahe dran an einer Art Gebet, als ich das Netz beobachtete und inständig hoffte, dass der Fang groß genug sein würde, um uns diese Woche aus der Patsche zu helfen.

Leider war der erste Satz des Tages enttäuschend und brachte nur 20 Sockeye, 10 Silvers und 15 Chum. Trotzdem waren wir fest entschlossen, 24 Stunden am Tag hart zu arbeiten und weiter auf das Beste zu hoffen.

Wenn du so viel arbeitest (abgesehen von Schlaf- und Essenspausen), hat die Woche die Tendenz, zusammenzulaufen. Der Montag geht nahtlos in den Dienstag über und so weiter bis zum Freitag. Manchmal hat es mich sogar überrascht, wann unsere Angelwoche z u Ende war.

Ein Großteil der Zeitverzögerung hat meiner Meinung nach mit der hohen Konzentration zu tun, die wir praktisch jede Minute aufrechterhalten müssen. Es geht nicht nur darum, das Netz auszuwerfen und zu warten. Wir müssen uns in der Gegenwart wirklich bewusst sein

Moment, denn hinter jeder Aktion lauern Hindernisse und Probleme. Andere Boote können seltsamerweise ein Problem sein, wenn wir den Netzen der anderen zu nahe kommen. Sie können sich verheddern, den Fang beider Boote zerstören und ein schwieriges Entwirren erforderlich machen. Außerdem gibt es unangenehme Gezeitentümpel, versteckte Riffe - vor allem in den flachen Gewässern, in denen wir oft fischen - und die Notwendigkeit, ständig die Seekarten zu beobachten und genau zu wissen, was sich gerade unter dem Boot befindet.

Es gab auch Fischereigrenzen, die vom Alaska State Fish and Wild. Jedes Boot, das beim Fischen außerhalb der festgelegten Grenzen erwischt wurde, musste mit einer Reihe von Strafen rechnen. Dazu gehörten hohe Geldstrafen, die Beschlagnahmung aller Fische an Bord, die mögliche Beschlagnahmung des Bootes und vielleicht sogar der Verlust der wertvollen Fanglizenz, die uns den Zugang zu den Gewässern überhaupt erst ermöglichte.

Da es in der Gegend keine Far West Tenders gab, mussten wir unseren Fang an den meistbietenden Bargeldkäufer in den nahegelegenen Häfen verkaufen - hier gab es keine Preisgarantien, und oft verkauften wir unseren Fang mit einem beträchtlichen Abschlag, nur weil wir den Platz frei machen mussten, um mehr Fisch aufnehmen zu können. Ich muss allerdings sagen, dass wir manchmal mehr als unseren Vertragspreis bekamen, und das geschah glücklicherweise, wenn der Fisch knapp und die Nachfrage der Konservenindustrie hoch war - und in dieser Phase der Saison waren beide Bedingungen mehr oder weniger erfüllt.

Wie sich herausstellte, haben wir in dieser Woche im Taku Inlet insgesamt weniger Fische gefangen als in der Clarence Strait, aber unser Gesamtgewicht war fast identisch (obwohl unser Einkommen um etwa 15% geringer war, weil wir statt der Garantien, die wir bei Far West genossen, niedrigere, konkurrenzfähige Preisangebote hinnehmen mussten).

Am Freitagmorgen wurde nach einer Reihe von Funksprüchen zwischen den drei Booten die Entscheidung getroffen, nächste Woche in Clarence zu fischen - wir hatten wohl alle diese Preisgarantien im Kopf und hofften, dass das wärmer werdende Sommerwetter einen größeren Fischzug und bessere Ergebnisse für uns noch weiter südlich bewirken würde.

Gegen 22 Uhr fuhren wir also los, und um Mitternacht bildeten wir einen kleinen Konvoi, um zurück in die Clarence Strait zu fahren, wobei wir wegen der Gezeiten mehr als acht Knoten Fahrt machten.

kam von achtern auf uns zu und gab uns zusätzlich zum Antrieb durch die Motoren noch etwas Schwung. Wir profitierten auch von schönem Wetter, einem schönen, hellen Halbmond, wenig Wind und ruhiger See.

Wir rechneten mit einer 14- bis 18-stündigen Fahrt zu unserem nächsten Ankerplatz in der Coffman Cove. Und trotz des Rückenwinds, der zeitweise günstigen Tide und all der anderen "positiven" Indikatoren würden wir etwas mehr als 17 Stunden für die Fahrt brauchen.

Auf der ersten Etappe hatte ich das Steuer in der Hand, und sieben Stunden, nachdem wir Point Taku verlassen hatten, waren meine Augen noch halb geschlossen, als Papa in die Lotsenkabine kam, um die Navigation zu übernehmen. Er erinnerte mich daran, dass er eine große Portion Suppe auf dem Herd in der Kombüse stehen gelassen hatte, und dafür war ich dankbar, denn obwohl ich es vorher nicht bemerkt hatte, war ich ausgehungert. Also ging ich nach unten, aß die Suppe bis auf den letzten Krümel auf - sowie vier oder fünf Scheiben Brot und eine kleine Dose Birnen zum Nachtschiff - und ohne darauf zu warten, dass mein Verdauungssystem die Mahlzeit aus dem Magen herausbekommt, zog ich mich aus, schlüpfte in den Schlafsack und schlief innerhalb weniger Minuten ein - der längste Schlaf seit fast einer Woche (von Montag bis Donnerstag hatte ich durchschnittlich weniger als vier Stunden geschlafen!)

Es war später Samstagnachmittag, als wir in der Coffman Cove ankerten und die beiden anderen Boote an unserem festmachten. Obwohl die Sonne noch am Himmel stand und ich in den Gemischtwarenladen hätte gehen können, wenn wir am Kai festgemacht hätten, ärgerte ich mich nicht darüber, dass ich Debbie im Dorf nicht hinterherlaufen konnte. Ich akzeptierte einfach, dass ich für das Wochenende an Bord war, ob es mir gefiel oder nicht, und dass ich erstaunlicherweise immer noch müde war, also beschloss ich, dass alles in Ordnung war. Nach etwa einer Stunde Lesen kletterte ich in meinen Schlafsack, und bevor ich einschlief, bemerkte ich das wunderbare Geräusch der Stille, das den Schlaf so viel leichter machte, wenn der Motor nicht mit hoher Geschwindigkeit lief.

Da die *Rac-}o* am Sonntag den ganzen Tag vor Anker lag und nicht am Dock, gab es auch an diesem Tag keine Gelegenheit für eine Romanze mit Debbie. Außerdem hatte sich das Wetter geändert. Die Wolken waren grau und

*Larry Sparks*

Der Tag war zwar weiß und ohne Sonnenschein, aber der allgemeine Ruhetag - ohne spezielle Bootsarbeiten - war in der Tat angenehm genug für mich.

# Lebensweisheiten in Wrangell gelernt

## Juli SOth-S4th

**T**ie Woche begann mit der üblichen Montagsroutine: Aufstehen um 4 und die Fahrt zum Fischereigebiet verlief wie auf Autopilot. Es passierte einfach. Ich merkte, dass ich ein wenig deprimiert war, hauptsächlich wegen der schlechten Fangergebnisse, die wir bisher erzielt hatten.

Ich bin kein religiöser Mensch, aber in diesem Moment schien es mir, als bräuchte ich göttliche Hilfe. Während mein Vater die Rae-}o zum Luck Point lenkte, wo wir unser Glück versuchen wollten, stand ich mitten auf dem Schiff und betete ein einfaches Gebet, das ungefähr so ging: "*O, Gott, gib uns diese Woche eine gute Partie, damit wir all unseren finanziellen Verpflichtungen nachkommen können, Amcc*"

Als wir kurz vor Luck Point von acht Knoten auf einen langsamen Leerlauf verlangsamten, bemerkte ich eine ungewöhnliche Bewegung in einer kleinen reißenden Flut. Dad sah es im selben Moment.

"Larry", flüsterte er fast, "wirf das Netz genau in die Flut. Ich glaube, dort gibt es einen kleinen Lachsschwarm."

Was für eine gute Art, die Woche zu beginnen! Papa hatte Recht! Unser erster Kiemennetzfang war sehr gut und wir holten 15 Sockeyes, 35 Silvers, 40 Chums und 80 Pinks ein. Ich erinnere mich nicht mehr an das Gesamtgewicht oder die Preisberechnungen, aber ich weiß noch, wie dankbar ich war - so dankbar, dass ich Gott etwas Anerkennung zollte und leise zu mir selbst (aber in Gottes Richtung) sagte: "Danke, Gott!"

Warum hatte ich bis heute nicht daran gedacht, ein einfaches Gebet zu sprechen und Gott um Hilfe zu bitten? "Ich habe zu viel Angst vor meiner eigenen Akademie", dachte ich. "Ich werde von jetzt anbetterJ machen."

Nach dem ersten Stellnetz am Luck Point fuhren wir zur Erinnerung an die Woche von Point Stanhope zum Tolstoi Point und zurück. Mein

Die Gebete schienen sich weiterhin auszuzahlen, denn das Fischen wurde jeden Tag besser und unsere Fänge waren weiterhin höher als die jedes anderen Bootes in der Clarence Straits.

Am Freitagnachmittag wartete der Tender der Far West Fisheries auf uns, um

driliver den letzten Fisch der Woche.

Nachdem die Rae Jo an der SunSct festgemacht hatte, warf mir Kapitän Ted ein Paket mit Rippensteaks zu. Das war die traditionelle Belohnung, die einige hohe Boote der Kiemennetzflotte am Ende jeder Woche während der Fangsaison erhielten. Diese Geste sorgte natürlich für Wohlwollen bei Far West und für ein paar deftige Mahlzeiten für die hart arbeitenden Fischer (uns!), die die Woche gewonnen hatten.

1 hat das Paket gefangen, aber bevor ich die Chance hatte, es runterzunehmen, Kapitän Ted sagte: "Larry, hast du Lust, dir 100 Dollar dazuzuverdienen und dieses Wochenende für mich auf der SunSct zu arbeiten?" Ich erinnere mich noch gut daran, wie aufgeregt ich bei der Vorstellung war, 100 Dollar für nur ein paar Tage Arbeit zu bekommen - aber mir war sofort klar, dass ich das ohne die Erlaubnis meines Vaters nicht tun konnte.

Kapitän Ted kam mir zuvor. "Earl", sagte er zu Dad, "1 wird Larry am Sonntag bis zum späten Nachmittag zurück nach Hoffman Cove bringen."

Dads Antwort brachte ein Stirnrunzeln in Kapitän Teds Gesicht und einen bildlichen Schlag in meinen Magen. "Tut mir leid, Larry, ich brauche dich auf der Roe Jo."

Cartain Ted schien jedoch zu verstehen und sagte zu mir, aufmunternd: "Vielleicht nächstes Mal, Larry."

In der Zwischenzeit dachte ich mir: "Mit ein paar Dollar könnten wir die Kosten für die Schule gut bezahlen." (Man hatte uns vor Schulbeginn gesagt, dass die Kosten der Schülervvertretung im kommenden Jahr fast so hoch sein würden).

Es war ein schwacher Trost für mich, mich daran zu erinnern, was einer meiner Staatsbürgerkundelehrer uns eines Tages im Unterricht gesagt hatte

Als allgemeine Regel oder wirtschaftliche pfllfC1p)C; OppOt "tHtV fICS dl "C lJCVCf lOst, t Cy Ore]list tojCy by SOW2body g\$3g."

Dann entfernten wir uns von der SunSct und Dad begann einen Funkspruch an Harry Parker. "WA 3296, Rac-Jo, ruft WA 8457, Virginia.S ATe dich an. Harry?"

Die Virginia S reagierte sofort und sagte: "Ja, Earl, Thor ist mit uns verbunden und wir sind auf dem Weg nach Wrangell für das Wochenende."

Dad sagte Harry, dass wir ihm nach Wrangell folgen würden, und wir legten einen Kurs fest, der uns je nach Wind und Gezeiten in fünf oder sechs Stunden dorthin bringen würde.

Als wir in den Hafen von Wrangell einliefen, nachdem wir die Woronofski-Insel umrundet hatten, entdeckte ich in der Abenddämmerung, kurz vor 21:00 Uhr, unsere beiden Begleitboote, die am öffentlichen Anleger festgemacht hatten, und es sah so aus, als hätten sie Platz für uns gelassen. Ich war froh, als Papa beschloss, nicht nach ihnen zu suchen, sondern die Nacht an Bord zu bleiben.

Der nächste Tag würde mein erster freier Samstag seit dem vierten Juli sein, und ich hatte nur zwei Aufgaben zu erledigen, beide an Land - die Wäsche waschen und unsere Lebensmittelregale auffüllen. Ich schlief bis nach acht Uhr morgens und frühstückte in aller Ruhe, dann ging ich an Land, um den nächsten Waschsalon zu finden.

Ich war schon einmal in Wrangell gewesen und erinnerte mich an einen nahe gelegenen Waschsalon sowie an die Tatsache, dass es in dieser kleinen Fischer- und Holzfällergemeinde nur zwei Lebensmittelgeschäfte gab - City Market und Benjamin's. Die Wäscherei war nur zwei Häuserblocks von der öffentlichen Bootsanlegestelle entfernt und der City Market war nicht viel weiter weg, sodass ich beide Aufgaben bis kurz nach Mittag erledigt hatte.

Ich hatte schon lange vor diesem sonnigen Samstag erkannt, dass eine hervorragende Angelwoche kein Grund zum Feiern ist. Aber wie immer waren Sanford, Parker und Hogland am späten Samstagnachmittag in Partylaune. Vom Achterdeck der *Virginia S* schwenkte Parker eine Flasche Early Times auf meinen Vater, der gerade die weiße Farbe am Bug unseres Bootes ausbesserte.

"Earl, komm auf einen Drink rüber!"

Dad beendete die Ausbesserung, versiegelte die Farbdose, säuberte den Pinsel sorgfältig und begann dann zu lächeln, so wie er es tat, wenn er wusste, dass ein Drink nicht mehr weit entfernt war. Und nur ein paar Minuten später schenkte Parker auf dem Vordeck der Virginia S allen außer mir einen Drink ein - und die Party konnte beginnen.

In diesem Moment erschien eine ältere indianische Frau auf dem Steg und fragte Tor Parker, der in die Kombüse gegangen war, um mehr Schnaps zu holen. Dann geschah etwas sehr Merkwürdiges. Harry, der sich mühsam aus der Kombüse an Deck kämpfte, bemerkte die Frau und grüßte sie mit einem Winken und einem "Schön, dich wiederzusehen", dann drehte er sich auf dem Absatz um und stieg wieder außer Sichtweite in den Unterdeckbereich hinab. Die Frau, die darin nichts Ungewöhnliches zu sehen schien, drehte sich um und ging.

Ich brauchte nicht einmal zu fragen, was ich gerade gesehen hatte. Harry Hogland, der Harry Parker seit Jahrzehnten kannte, begann zu sprechen. "Du hättest diese Frau vor 40 Jahren sehen sollen. Sie war sehr schön. Vor etwa 40 Jahren hat Harry ihr das Leben gerettet. Er hat sich nicht viel dabei gedacht, denn es ist folgendes passiert. Harry war an diesem Dock unter Deck und aus irgendeinem Grund, den er nie verraten hat - vielleicht hat er etwas gehört oder es war eine Vorahnung - verspürte er den unwiderstehlichen Drang, an Deck zu gehen, und als er an Deck kam, bemerkte er, dass sich achtern vor seinem Boot etwas tat. Also beugte er sich über den Heckspiegel und schaute hinunter ins Wasser, wo er eine Person, eine Frau, sah, die anscheinend darum kämpfte, an die Oberfläche zu kommen, also griff er nach dem Arzt, packte sie an den Haaren und zog die Frau aus dem Wasser und rettete ihr das Leben.

Parker, der während Hoglands Rede wieder aufgetaucht war, schenkte noch einen Drink ein und wiederholte: "Ja, sie war eine sehr schöne Frau", dann lächelte er und fuhr fort: "Und natürlich hätte ich damals auch schön sein können. Aber jetzt bin ich nur noch ein alter, abgewrackter Fischer, der nur noch ein oder zwei Schritte von seinem Schöpfer entfernt ist."

Es war ein aufschlussreicher Moment für mich, der mir half zu verstehen, wie sich Menschen im Laufe der Zeit verändern - nicht nur körperlich, sondern auch in ihrer Einstellung zur Unvermeidlichkeit, dass die Jugend zum Alter und schließlich zum Tod und darüber hinaus führt.

Während Parker an seinem Getränk nippte, wechselte er das Thema und drehte sich zu mir um: "Larry, was bringen sie euch heutzutage in der Schule bei? Ich wette, sie bringen dir bei, dass Franklin Roosevelt ein Held war und die Vereinigten Staaten vor der Großen Depression gerettet hat, oder?"

"Ja", sagte ich und erinnerte mich vage an den Unterricht von Mr. Day in amerikanischer Geschichte, als ich in der zehnten Klasse war. "Das ist wahr, Harry."

"Nun", erwiderte er und schien wütend zu werden, "das ist falsch! Wenn du älter bist, wirst du verstehen, dass Roosevelt ein Kommunist war - im besten Fall ein Sozialist! Jeder Politiker, der das amerikanische Volk dazu zwingen will, Sozialversicherungsleistungen zu zahlen und zu erhalten, ist ein Kommunist!" Seine Wangen wurden ganz rosa, als er fortfuhr: "Der Niedergang der Vereinigten Staaten beginnt, wenn die Menschen erfahren, dass sie vom Staat Geld bekommen können - unsere hart verdienten Steuergelder -, ohne etwas zu tun. Denk an meine Worte, Larry: Das ist der Todesstoß für Freiheit und Unabhängigkeit! Dann nahm Harry Parker einen weiteren großen Schluck von der bernsteinfarbenen Flüssigkeit in seinem Glas und wirkte sehr selbstzufrieden, weil er seine Meinung gesagt hatte.

"Das hat man mir im amerikanischen Geschichtsunterricht nicht beigebracht", dachte ich. Und zum ersten Mal in meinem Leben begann ich, mein Bildungssystem zu hinterfragen. "Wird mir *die Wahrheit über die amerikanische Geschichte erzählt?*" fragte ich mich.

Aber ich hatte wenig Zeit, darüber nachzudenken, was Harry Parker gesagt hatte, denn es gab eine dringendere Situation, an die ich denken musste. Als die Männer wieder zu feiern begannen, machte ich mir Sorgen über Dads Schwäche für Alkohol. In der Vergangenheit war die Whiskeyflasche schon oft sein bester Freund gewesen. Manchmal dauerte es zwei oder drei Tage, bis er aufhörte zu trinken, und ich hatte den Eindruck, dass es nicht daran lag, dass er einfach aufhören wollte, sondern daran, dass er einfach zu krank war, um weiter zu trinken. Ich hoffte, dass dies nicht einer dieser Momente war; die Familienfinanzen konnten sich das nicht leisten, gute Angelwoche hin oder her!

Ich kehrte dann zu unserem Boot zurück, machte mich frisch und zog mich an, um auszugehen. Ich hatte ein Plakat für einen Tanzabend im nahegelegenen Gemeindezentrum gesehen, also ging ich dorthin, als die anderen gerade in eine örtliche Bar gingen, um ihre "Party" fortzusetzen.

Es waren etwa 30 Teenager auf dem Ball, und die meisten von ihnen waren Mädchen. Ich hatte das Glück, den größten Teil des Abends mit einem netten Mädchen zu tanzen, dessen Eltern in einem Holzfällerlager auf Wrangell Island arbeiteten. Um 23:00 Uhr ging sie mit ihren Eltern nach Hause, und ich überlegte, ob ich einfach zum Boot fahren sollte. Einer der Einheimischen bot mir einen Drink an, den ich nicht ablehnte, aber danach, als die meisten sowieso schon nach Hause gegangen waren, beschloss ich, dass der Abend für mich zu Ende sein sollte. Ich kehrte zum Radio zurück und fand etwas Musik im Radio. Selbst hier in Wrangell war das KYA-Signal schwach, aber ich konnte einige der Hits hören, die DJ Johnny Hays spielte, wie Ricky Nelsons Hit "Traveling Man" aus dem Jahr 1961 und zwei große Songs aus dem Jahr 1958: Bobby Darins "Splish Splash" und The Platters, die "Twilight Time" sangen. Aber bevor das letzte Lied zu Ende war, wurde die Radiofrequenz ausgeteilt. "Toll", dachte ich, "das ist die Twilight Time Orchestra, Ordertoword ist trovillig filit, CCfUSC wCtC COdCd back to the Clarence Straits " Ich trat in den Foc'sal und kletterte in meinen Schlafsack.

Papa kam gegen 3 Uhr morgens zurück zum Boot und bevor ich wieder einschlafen konnte, hörte ich ihn schnarchen.

Zuvor, am Samstagmorgen, hatte ich auf dem City Market noch ein paar zusätzliche Konserven gekauft, und ich machte einen zweiten Abstecher, um unseren Vorrat an frischem Gemüse aufzufüllen und noch mehr Fleisch zu besorgen (wir hatten natürlich immer noch diese fantastischen Steaks), und ich musste noch einen weiteren Abstecher machen, um die zusätzlichen Eisbeutel zu besorgen, die wir brauchen würden, wenn unser Angelglück so gut wäre wie letzte Woche.

# Stürmisches Angel- und Petersburg-Wochenende

## Juli S7-31.

**P**enn kein starker Wind weht oder der Seegang hoch ist, *dauert* die Fahrt von Wrangell Island nach Coffman's Cove nur fünf oder sechs Stunden. Deshalb startete ich um 8 Uhr morgens fast gleichzeitig den Ölofen und den Motor der Rae Jo. Frank Sanford, Harry Parker und Harry Hogland wurden durch das Anlassen nicht geweckt, da ihre Boote vor unserem festgemacht waren. Dad lag immer noch regungslos in seinem Schlafsack, also löste ich die Leinen, die uns am Dock festhielten, und fuhr dann langsam aus dem Hafen. Ich folgte dem Kurs, den wir bis nach Wrangell genommen hatten, und erstellte einen Navigationsplan für die Rückkehr in die Clarence Strait und Coffman Cove.

Als wir Harrington Point passierten, kam Papa ins Steuerhaus, sah sich um und fragte: "Wo sind wir?" Er erkannte die Orientierungspunkte, als ich sie ihm zeigte, und sagte: "Danke, dass ich hier schlafen darf. Wo sind die anderen beiden Boote?"

Ich antwortete, dass sie vielleicht noch in Wrangell seien, weil ich sie nicht über unsere Abreise informiert hatte, und so setzten wir unseren einsamen Weg fort, und viel später, etwa vier Stunden nach unserer Ankunft in Coffman, fuhren die beiden anderen Boote ein und warfen auf der anderen Seite der Bucht den Anker.

Als ich am nächsten Morgen um vier Uhr nach oben ging, musste ich feststellen, dass es ein scheußlicher Montagmorgen war. Es regnete in Strömen und die stechenden Regentropfen wurden von einem Nordwestwind angetrieben, der mit 40 Meilen pro Stunde wehte und in Böen auf fast 60 km/h anstieg. Das war gar nicht gut, und noch bevor ich mit dem Kaffeekochen fertig war, knisterte das Radio und Harry Parker fragte, ob wir zum Fischen rausfahren wollten. Papa, der inzwischen wach war, antwortete, dass er es vielleicht versuchen würde, und Harry machte einen anderen Vorschlag.

"Vielleicht sollten wir noch ein paar Stunden warten. Ich will nicht mein Leben und mein Boot aufs Spiel setzen, nur um ein paar Fische zu fangen."

Aber Dad war fest entschlossen und hielt an seinem Vorhaben fest, trotz der schrecklichen Bedingungen hinauszufahren, auch wenn Harry Hogland sich während des Hin und Her im Radio einmischte und sagte, dass er "bleiben" würde.

geh vor Anker und hol dir etwas Schlaf, bis das Monster vorbei ist."

Nun, manchmal muss man ein Risiko eingehen, um ein paar Dollar zu verdienen, und nach Meinung meines Vaters war dies eine dieser Gelegenheiten. Nach einem kurzen Brunch lichteten wir den Anker und fuhren hinaus in das Wetter, wo wir sofort nach dem Verlassen der geschützten Bucht auf sechs bis acht Fuß hohen Wellengang trafen. Das einzig Gute an dem Wetter war, dass die Wellen abflauten, wenn der Wind nachließ, was häufig der Fall war.

Hier konnten die Stabilisatoren, die wir dabei hatten, sehr nützlich sein, könnte sogar den Unterschied zwischen dem Fischen und dem Zurückziehen in die relative Sicherheit von Coflman's Cove ausmachen. Wie ich bereits erwähnt hatte, sollten die Stabilisatoren dazu beitragen, das Boot im Gleichgewicht und auf e i n e m deutlich gleichmäßigeren Kiel zu halten, als es ohne sie der Fall wäre. Ich zog also jeden der schweren Stabilisatoren aus seinem Kanal und rollte das Stahlseil aus, mit dem jeder Stabilisator langsam auf jeder Seite des Bootes mittschiffs ins Wasser fiel. Dann betrat ich das Steuerhaus, dankbar für das Dach und den minimalen Schutz, den es vor dem Regen bot, und fragte Dad: "Wo willst du angeln?"

"Lass uns in der Mitte der Meerenge und im offenen Wasser bleiben, damit wir in Küstennähe keinen Ärger bekommen."

"Genau", antwortete ich. "Ich sehe keine Boote, die fischen, also können wir das Netz auswerfen, wo wir wollen."

Also fingen wir an, das Netz im offenen Wasser in der Mitte der Meerenge auszuspielen, etwa eine Meile vor Luck Point. Wir mussten uns ganz schön anstrengen: Wir hüpfen auf dem Deck herum und versuchten, uns aufrecht zu halten. Aber ich fürchtete mehr um das Überleben des Kiemennetzes als um meinen eigenen Körper. Das Netz blieb die ganze Z e i t über furchtbar straff. Ich hoffte, dass es trotz des Drucks, den der Wellengang ausübte, nicht zerreißen würde. Es hielt jedoch stand, und etwa vier Stunden später sagte Papa: "Larry, lass uns das Netz einholen und sehen, ob wir Geld verdient haben."

In Anbetracht des Risikos und der Zeit, die unser Netz im Wasser war, war die Ausbeute tatsächlich mager: Wir brachten nur 15 Sockeye, 25 Chum, 20 Silver und 50 Pink Salmon in die Fischtonne.

Da die Roe *Jo* das einzige Boot war, das fischte, machten uns die schlechten Fänge zumindest zum besten Boot des Tages, aber das Ergebnis bestätigte nur, dass dies in der Tat eine sehr schlechte Fangsaison sein könnte.

Der Sturm hörte erst am frühen Abend auf, und wir hingen den ganzen Tag fest, bis plötzlich gegen 18 Uhr - als hätte jemand einen Korken in eine Flasche gesteckt - die riesigen Wellen des Ozeans wie kleine Wellen in einem Jet-Spa wurden und der Wind auf weniger als 10 mph abnahm, stetig und ohne jegliche Böen.

Als wir zurück in die Bucht tuckerten, um unseren Fang zu löschen, erkundigte sich Harry Parker über Funk, wie unser Tag gelaufen war. Mein Vater, der Stoiker, antwortete nur: "Kein Grund zum Prahlern, Harry. Hoffen wir einfach, dass der Sturm ein paar Fische gebracht hat."

Leider löste der vierstündige Sturm keine großen Lachszüge aus, und die langen Arbeitstage verschmolzen miteinander, bis es, ehe ich mich versah, schon wieder Freitagnachmittag war. Trotz der Enttäuschung über die allgemeinen Fangaussichten arbeiteten wir hart und sorgten dafür, dass das Netz mindestens 20 Stunden am Tag im Wasser war, und fischten die ganze Woche zwischen Luck Point und Tolstoi Point.

Wieder einmal verdienten wir mehr Geld als bei einem normalen Baulohn, aber es war einfach nicht genug, um die langen Stunden und das extreme Risiko auszugleichen, besonders an diesem Tag im Sturm. Unser Boot war wieder das fangstärkste Boot der Woche, wahrscheinlich wegen des Vorteils, den wir am Sturmtag hatten, aber diese "Ehre" beruhigte meine Befürchtungen nicht, dass wir die ganze Saison über nicht genug Geld verdienen würden - vielleicht auch nicht könnten -, um unsere Betriebskosten zu decken und einen Teil unserer langfristigen Fischereischulden zu tilgen sowie die Raten für die Hypothek des Familienhauses zu bezahlen.

Unsere Radio-Diskussion mit den anderen darüber, wo wir die Wochenende überzeugte uns Harry Parker, dass wir den kleinen Hafen von Petersburg, nördlich von Wrangell, ansteuern sollten. Harry hat uns gewarnt, dass

mussten wir sicherstellen, dass wir die Wrangell Narrows bei Flaute erreichen - dem Übergang zwischen Hochwasser und dem Beginn der ablaufenden Flut. Der Grund dafür, die Narrows zu diesem Zeitpunkt zu durchfahren, war, dass mehr als ein Boot bei steigender Flut auf die Midway Rocks geschoben wurde. Die Fahrt durch die Wrangell Narrows erfordert ständige Aufmerksamkeit, denn die Wassertiefe ändert sich ständig schnell und unvorhersehbar, sodass man sich nicht nur auf den Fadenmesser konzentrieren, sondern auch nach entgegenkommenden Schiffen Ausschau halten muss. Wenn wir also an diesem Punkt ankamen, stellten wir sicher, dass die Thor mit nur Harry Hogland an Bord zwischen uns und der Virginia S lag, damit Harry sich nur auf seinen Fadenmesser konzentrieren und sich nur an einem anderen Boot orientieren konnte, nämlich unserem.

Ansonsten war die Navigation nach Petersburg einfach, fast geradeaus nördlich der Clarence Strait zur Snow Passage und um Zarembo Island herum, dann geradeaus in Richtung Wrangell Narrows und die Narrows hinauf nach Petersburg. Wir schätzten, dass die ganze Fahrt nicht länger als sieben oder acht Stunden dauern würde.

Ich habe Abendessen gekocht und die ruhige Fahrt nach Petersburg eigentlich sehr genossen. Ich glaube, ich war einfach nur dankbar, dass ich den Sturm zu Beginn der Woche überstanden hatte. Als unsere Boote in den Haupthafen von Petersburg einliefen, bemerkte ich, dass es viele zusätzliche Liegeplätze für Fischerboote und eine Reihe von Trockendocks für Bootsreparaturen gab.

Die Virginia S machte an einem Bootsplatz fest. Jetzt wussten wir, warum Harry nach Petersburg kommen wollte; es musste etwas geben, das er überprüfen oder flx wollte, wofür das Boot aus dem Wasser sein musste. Das verriet er uns, als wir uns später trafen, und sagte zu Dad: "Earl, ich muss morgen bei Ebbe die Bootsstreben und die Motorwelle überprüfen. Ich muss heute Nacht auf dem Boot bleiben und nicht in die Stadt fahren." Also gingen wir alle früh ins Bett.

Am Samstagmorgen begann ich den Tag mit dem Einkauf von Lebensmitteln in Chucks Trade Union Store und dem Waschen der Wäsche in der Glacier Laundry & Cleaning, die einen zusätzlichen Raum mit Münzwaschmaschinen und -trocknern hatte. Dann kam die typische Bootsputzaktion, das Aufräumen nach dem

hektischen Aktivitäten des Fischereialltags. Ich habe auch einen kurzen Rundgang durch Petersburg gemacht, eine weitere typische kleine Fischer- und Holzfällerstadt mit mehr Bars als Lebensmittelläden. Ich habe zwei Kühlhäuser und fünf Konservenfabriken gezählt, die Lachs, Heilbutt, Hering, Garnelen, Krabben und Muscheln verarbeiten. Was ich sah, machte mir klar, dass trotz der großen Holzfäller- und Holzindustrie in dieser Gegend die Fischerei das Herzstück der Gemeinde ist.

Nach dem Chaos des letzten Sturms, der viel Feuchtigkeit in die Kombüse unter Deck schickte und dazu führte, dass die meisten Etiketten von den Konserven abfielen, so dass wir uns fragten, was in jeder Dose sein könnte, akzeptierten wir einfach, dass einige Dinge, die wir in der kommenden Woche für unser Mittag- und Abendessen auswählen würden, eine Überraschung sein könnten; ich wusste, dass wir Erbsen, Mais, Pfirsiche, Birnen und/oder Suppe hatten, aber es gab keine Möglichkeit zu sagen, welche Dose welche war, ohne sie zu öffnen. Also achtete ich beim Einkaufen darauf, dass ich neue Dosen mit den Dingen kaufte, die ich am liebsten mochte, damit ich wenigstens sicher sein konnte, dass ich etwas essen konnte, das mir schmeckte.

Bei meinem Streifzug durch die Stadt bemerkte ich auch eine unerwartete persönliche Annehmlichkeit - ein Gebäude mit der Aufschrift "Öffentliche Duschen" im Hafengebäude. Ich erinnerte die anderen daran (aus offensichtlichen Gründen), und später, als alle Aufgaben erledigt waren, ging ich selbst dorthin und freute mich, dass einige der kleinsten Annehmlichkeiten des Lebens, wie eine gute heiße Dusche, wirklich deinen ganzen Tag verändern können.

An diesem Nachmittag ging Dad zum Büro von Pacific American Fisheries, um eine mögliche Marketingvereinbarung zu besprechen. Er wusste, dass sich die Hauptniederlassung in Petersburg befand, und er hatte Anfang der Woche per Funk einen Termin vereinbart.

Als ich gegen 16 Uhr vom Duschen zurückkam, war Dad gerade von seiner Verabredung zurückgekommen. Er lächelte und konnte es kaum erwarten, mir die gute Nachricht mitzuteilen, dass die Pacific American Fisheries Company bereit wäre, uns in Zukunft jede Angelausrüstung zu finanzieren, wenn wir mindestens 50% unseres Lachsfangs an sie verkaufen würden.

Das machte für Dad Sinn, denn ihr Einkaufspreis für jede Lachssorte war genauso wettbewerbsfähig wie der von Far West.

Die Lektion, die ich damals zu lernen begann, war, dass Wettbewerb gut ist, da

Jetzt hatten wir zwei ausgezeichnete Märkte, um unseren Lachs zu verkaufen: Far West und Pacific American. Im Laufe meiner Fischereierfahrung und meiner anschließenden Geschäftskarriere lernte ich noch mehr zu schätzen, wie das System der freien Marktwirtschaft und der Ehrenkapitalismus dem einfachen Mann zugute kommen können.

Noch ganz aufgeregt wegen der guten Nachrichten über unseren neuen Markt, machten wir uns auf den Weg, um am Standard Oil Kai zu tanken. Zu dieser Zeit war gerade Flut, also ging das Tanken schnell und einfach. Während ich tankte, fuhr Thor längsseits. Harry Hogland war eindeutig in Feierlaune.

"Wenn ich aufgetankt habe, Earl, dann lass uns in die Stadt gehen und etwas trinken."

Wir warteten, bis Hogland aufgetankt hatte, dann fuhren beide Boote zurück zum öffentlichen Anleger. Wir machten in der Nähe der Virginia S fest, wo auch Harry Parker und Frank Sanford für die Fahrt in die Stadt zum Essen und Trinken rekrutiert wurden, so dass ich allein und auf mich gestellt war, aber nicht bevor Harry Parker mich wieder einmal gefragt hatte: "Larry, willst du Fischer werden oder willst du etwas aus deinem Leben machen und aus dem Geschäft aussteigen?" Bevor ich antworten konnte, fügte Harry einen neuen Satz hinzu. "Larry, dieses Geschäft ist nichts für schlaue Jungs wie dich!"

"Okay, Harry", erwiderte ich - und ich muss zugeben, dass ich nach all den Sorgen, die ich mir um unsere finanzielle Situation gemacht hatte, versucht war, ihr zuzustimmen.

Die Männer gingen in die Stadt, um zu essen und zu trinken, und ich zog mir meine besten (aber zerknitterten) Hosen und ein Sporthemd an und begann, mich nach einem Treffpunkt für Teenager umzusehen. Es dauerte nicht lange, bis ich Gruppen von Jugendlichen in der Sons of Norway Hall, im National Armory und im Sportland Restaurant entdeckte.

Ich beschloss, in der Sons of Norway Hall anzufangen, wo ich bald Tom, einen Holzfäller aus der Gegend, traf. Er war 1,90 m groß und wog 225 Pfund - alles Muskeln - und sah aus, als wäre er ein guter Kerl, den man kennen sollte. Kaum hatte ich mich ihm vorgestellt, sagte er: "Larry, willst du kämpfen?"

"Was? Nein!" Ich antwortete: "Ich bin ein Fischer, ich bin nicht hierher gekommen, um zu kämpfen, und ich habe keinen Grund, mit dir zu kämpfen."

"Oh, ich meinte den altmodischen Kampf mit bloßen Fäusten. Ich kämpfe in einer lokalen Arena, wo ich gegen jeden antrete, der kämpfen will, und du siehst wie ein guter Kämpfer aus." Ob du es glaubst oder nicht, er hat das mit einem ernsten Gesicht gesagt!

"Tom", fragte ich, "ist das deine Absicht, in der Arena zu kämpfen?"

"Brauchst du einen Grund?" fragte Tom. "Ich kämpfe einfach gerne."

"Okay", sagte ich, "aber das glaube ich nicht. Es ist nicht mein Stil, nur um des Kämpfens willen zu kämpfen. Ich habe keine Angst, aber das tue ich nur, wenn ich muss, wenn mich etwas bedroht, nicht zum Vergnügen. Also lass uns einfach Freunde sein."

Um den Deal zu bestätigen, zog Tom eine halbe Pint-Flasche Jack Daniel's (Tennessee Whiskey) aus seiner Hosentasche, nahm den Deckel ab und nahm einen großen Schluck. Er stieß ein langes "Ahhhhh" aus und sagte dann: "Drink, Larry?"

"Klar, Tom", antwortete ich, nahm ihm die Flasche ab, trank einen großen Schluck und gab sie zurück. Wow, ich schätze, dass ich mir den Respekt von Tom verdient hatte. Vielleicht lag es aber auch daran, dass er merkte, dass ich keine Bedrohung mehr für ihn darstellte. Jedenfalls trank er gleich noch einen Schluck und die Freundschaft war besiegelt.

Wir schwiegen ein paar Sekunden lang, dann sagte Tom: "Larry, möchtest du dir das schnellste Auto in Petersburg ansehen? Es ist ein 57er Chevrolet mit einem 327er Motor, einem Vierzylindervergaser und jeder Menge Geschwindigkeit. Und es gibt hier niemanden, der ein Rennen fährt. Was für eine Schande."

\Was Tom nicht erwähnte (was ich aber später herausfand), war, dass es in Petersburg nur ein paar Kilometer richtige Straßen gab. Aber da es Toms Auto war, habe ich das nicht weiter verfolgt, auch wenn ich die Information hatte.

Ich glaube, es war der Jack Daniel's, der geredet hat, aber eine Weile später, nach einem weiteren langen Schweigen, sagte Tom: "Da es heute Abend niemanden gibt, gegen den ich kämpfen oder ein Rennen fahren kann, kann ich genauso gut nach Hause gehen! Wir sehen uns irgendwo in der Stadt, Larry", und er drehte sich um und verschwand in dem Eisenwarenladen an der Ecke der Sons of Norway Hall.

Ich schaute mich noch ein bisschen um, aber es war nichts los. I spazierten wir ein bisschen herum und gingen sogar an der National Armory vorbei, wo es

war überhaupt nichts los, und so kehrte ich schließlich im Sportland Restaurant an der Ecke Nordic und Fram ein, dem örtlichen Treffpunkt für Teenager. Das Sportland hatte einen langen, L-förmigen Tresen mit niedrigen Hockern und ein gutes Dutzend Tische, an denen bis zu vier Personen bequem Platz fanden. Ich beschloss zu essen, da ich noch nichts gegessen hatte, und ich fand es schön, mich auf einen etwas unbequemen Tresenhocker zu setzen (obwohl das Restaurant nicht überfüllt war, hatte ich ein schlechtes Gewissen, wenn ich daran dachte, mich an einen Tisch zu setzen), um in Ruhe zu essen, ohne vom Rae Jo-Pilotenhaus zur Kombüse und zurück zu hetzen.

Als ich fertig war, war es schon fast Mitternacht und die Straßen waren menschenleer und ohne Autoverkehr, also ging ich zurück zum Boot und entspannte mich und hörte Musik. Heute Abend war das Signal so klar wie schon lange nicht mehr, aber ich musste daran denken, dass ich das Raytheon-Funkgerät nur etwa 15 Minuten lang einschalten konnte, wenn der Motor nicht lief und die Batterie wieder aufgeladen wurde, ohne dass die Batterieladung ernsthaft abnahm. Rae Jo hatte keine separaten Stromsysteme für das Starten des Bootes, die Beleuchtung und das Funkgerät, sondern das gesamte elektrische System wurde von zwei großen 12-Volt-Batterien gespeist. Ich lauschte der vertrauten Stimme von Johnny Hayes, der "deine Lieblings-Rocksongs der 1960er Jahre" spielte, lange genug, um Jimmy Smiths "Walk on the Wild Side" zu hören. Louie Armstrongs "Hello Dolly" und den Four Seasons-Hit "Walk like a Man" zu hören, bevor ich beschloss, die Batterie zu schonen, und das Radio aus Angst endgültig abschaltete.

Ich hatte das Buch von John LeCarre beendet, also kletterte ich in meine Kojе und begann Tâc Corptribop cr's zu lesen, einen Bestseller von Harold Robbins, der kurz vor unserer Abreise als Taschenbuch erschienen war.

Papa kehrte um 3 Uhr morgens zum Boot zurück. Ich wachte lange genug auf, um zu merken, dass er es war, der den ganzen Lärm machte, dann ging ich wieder zurück ins Dreamland.

Am Sonntagmorgen klingelte der Wecker um 8 Uhr. Ich hatte ihn nicht gestellt, also dachte ich, dass Dad es getan hatte, und tatsächlich war das erste, was er zu mir sagte: "Larry, wir wollen spätestens um 10 Uhr nach Coffman Cove fahren.

Morgens. Vergiss nicht, dass wir die Wrangell Narrows bei Ebbe erreichen müssen, und

das wird reichen. 1 sprang auf den Steg und lief hinunter zur Virginia S und

Thor und klopfte an die Kabinentür, um sie an die Zeit und die Gezeiten zu erinnern, aber alles, was ich zurückbekam, waren die unverständlichen Worte, die die Jungs brumnten.

# Von Beturn nach Hoffman Cove

## August Snd-'Zth

**O**n jenem Sonntagmorgen trafen sich die drei Boote am Eingang zu den Wrangell Narrows an der sogenannten Glockenboje

#45.

Wir mussten auf dieser Etappe der Hinreise zusammen reisen

Reise, denn die Wrangell Narrows sind mit Sicherheit eng und es gibt keinen Platz für Navigationsfehler oder Unachtsamkeit. Wir alle wussten, dass in den letzten Jahren eine Reihe von Schiffen auf den Felsen am Danger Point oder in der Nähe des Leuchtturms Midway Rock auf Grund gelaufen waren. Aber wenn man erst einmal den Hindernisparcours der Narrows durchquert hat, ist es ein Leichtes, einen Kurs durch die Sumner Strait um die Zarembo-Insel herum festzulegen. Kurz darauf bogen wir am Macnamara Point um die Ecke und fuhren in die Snow Passage ein, die uns zum Leuchtturm Nesbitt Reef und in das offene Wasser der Clarence Strait und dann zu unserem üblichen Ankerplatz in Coffman Cove führen würde. Für die gesamte Fahrt brauchten wir nur sieben Stunden, und wir beschlossen, früh Feierabend zu machen. Innerhalb von 45 Minuten waren die Kabinenlichter an Bord aller drei Boote aus. Im Fischereigeschäft muss man jede zusätzliche Ruhepause ausnutzen.

Am nächsten Morgen, nachdem ich den Kaffee aufgesetzt und mich vergewissert hatte, dass die Jungs auf den anderen Booten wach und bereit waren, an die Arbeit zu gehen, aßen wir ein kleines Frühstück und machten uns auf den Weg. Dad hoffte auf das Beste und beschloss, zum Luck Point zu fahren, wo die Fischerei in den vergangenen Wochen sowohl gut als auch schlecht gewesen war, aber irgendetwas sagte ihm, dass heute einer der besseren Tage an diesem Ort sein würde.

Pünktlich um 6 Uhr waren wir in Position und begannen unseren ersten Satz des Tages. Wie immer hielt ich auch nach möglichen Fischsprüngen oder Flossenspuren Ausschau, wenn sich die Wellen am Ufer brachen und wieder zurückgingen. Als Papa mir befahl, das Netz auszuwerfen, schaute ich auf meine Uhr, um die Zeit zu überprüfen - und erinnerte mich plötzlich daran, dass ich es vorher hätte abnehmen sollen

den hydraulischen Netzmechanismus zu starten! Wenn das Kiemennetz losgelassen wird, können sich persönliche Ringe oder Schmuckstücke oder sogar abstehende Knöpfe an der Jacke im Netz verfangen, das sich so schnell bewegt, dass es einen Mann über Bord ziehen kann, wenn sich Kleidung oder Schmuckstücke darin verfangen. Allzu oft hat dieser kleine Verstoß gegen die Sicherheitsvorkehrungen einem Mann das Leben gekostet! Also ging ich ein paar Meter zurück, zog meine Uhr aus und steckte sie tief in die Tasche meiner Jeans, bevor ich zurücksprang, um das Netz wieder ins Meer zu führen. Mein Vater hatte mir einmal die Geschichte von einem Boot erzählt, das im Kreis fuhr, ohne dass jemand an Bord war. Als es ihm und seiner Mannschaft gelang, das Boot zu entern, es zu stoppen und das Netz einzuholen, fanden sie den Fischer tot im Netz, weil ihm offenbar ein Armband, das er trug, unter seinem Jackenärmel hervorgerutscht war und sich in dem sich schnell bewegenden Netz verfangen hatte. Ich erinnere mich, dass ich in diesem Moment an diese Geschichte dachte und mich gleichzeitig erschrocken und glücklich fühlte.

Da uns die Tide zum Ufer drückte, endete das erste Stellnetz bereits nach einer Stunde. Das Ergebnis war wieder enttäuschend: Wir konnten nur 25 Nerze, 20 Chums und 10 Silvers fangen.

Dad sah sehr enttäuscht und niedergeschlagen aus, aber er ging ans Funkgerät und teilte den anderen mit, dass wir die Meerenge überqueren und einen Ablegeversuch bei Point Stanhope unternehmen würden.

Während des Angeltages kontaktierten wir häufig die anderen, und sie riefen uns immer an, wenn einer von ihnen seinen Standort wechselte, um uns alle Informationen zu geben, die wir brauchten, falls einer von uns in Schwierigkeiten geriet und ein SOS losschicken musste.

Wir segelten also ostwärts, und als wir uns der Markierungsboje am Point Stanhope näherten, rief Dad mir zu: "Larry, wirf das Netz etwa 100 Meter vor der Boje aus. Ich gehorchte und sah zu, wie das Netz von der Rolle flog, in der Hoffnung, dass wir dieses Mal in einem fruchtbaren Fischgebiet waren.

Wieder einmal hatten die Gezeiten und der Wind einen direkten Einfluss auf die Richtung des Bootes und der Netzdrift. Der Wind wehte in diesem Moment mit Böen bis 15, und die Tide trieb das Boot langsam in die Mitte der Clarence Strait hinaus, was genau das war, was wir brauchten, um eine

langen, zwei- bis dreistündigen Satz. So hatte ich Zeit, das Frühstück aufzuräumen und dem Anglergequatsche im Radio zu lauschen (wir haben immer zugehört, um zu sehen, ob wir mögliche Hot Spots zum Angeln finden können, aber wenn ein Angler einen solchen gefunden hat, lässt er es selten die Welt wissen - aber wir hören trotzdem zu, denn Menschen machen Fehler, nicht wahr?)

An diesem Montag sah es jedoch so aus, als ob die Nachrichten über die Fischerei weder für die Kiemennetzfischer, die in der Clarence Strait fischten, noch für die Ringwadenfischer, die in der Summer Straits fischten, gut waren (eine Bestimmung der lokalen Alaska Fishing Commission). Wir sahen in diesem Gebiet überhaupt keine Schleppangler, was uns zu der Frage veranlasste, ob sie etwas wussten, was wir nicht wussten, und in einem "besseren (!) Gebiet" fischten.

Nach etwas mehr als drei Stunden beschloss mein Vater, die Aktion zu beenden und das Netz einzuholen. Er und ich arbeiteten beide, während sich das Netz langsam einrollte, so dass wir Zeit hatten, ein Tier nach dem anderen herauszuziehen. Diesmal waren viele Tiere dabei, die wir nicht wollten und die wir schnell über Bord werfen mussten - nach Steuerbord oder nach Backbord, damit sie sich nicht in dem sich bewegenden Netz verhedderten.

Einige dieser Kreaturen waren von Natur aus gefährlich. Dieses Mal hatten wir einen Haufen Hundshaie, einen kleinen Hai, der einen langen, scharfen Stachel an der Schwanzflosse hat und eine schwere Wunde verursachen kann, weshalb es sehr wichtig war, zu wissen, wo man diese Art greifen muss, um Verletzungen zu vermeiden. Wir hatten auch einige Rattenfische, eine Art mit großen, scharfen Zähnen, die einen Finger im Handumdrehen abtrennen können, und dieses Raubtier muss so gehandhabt werden, dass es dich nicht mit diesen unglaublichen Messern erreichen kann. Bei all den scharfen Gegenständen im Arbeitsablauf hatten wir oft kleine Risse im Netz, wenn sich eine Flosse oder ein Zahn in einem Netzstrang verfangen hatte. Das muss dann natürlich repariert werden.

Und dann waren da noch die Quallen, eine ständige Qual (im wahrsten Sinne des Wortes), von denen einige Arten ein Gift auf ihrer Haut hatten, das eine Art Stachel hatte

Ouid oder Belag auf ihnen, der, wenn er auf deine Haut gelangte, dich tagelang, manchmal wochenlang, im Regen stehen ließ. Und dieses Gift konnte sich auf Handschuhen und Jackenärmeln ansammeln, so dass du beim Kampf gegen Quallen immer auf der Hut sein musstest.

vorsichtig sein, auch nachdem sie weg waren, denn das Restgift auf deinem

Kleidung kann dir noch Stunden später schaden, als die Fische selbst schon wieder im Meer sind.

Trotz all dieser Gefahren und Mühen war das Ergebnis dieses Kiemennetz-Sets nur geringfügig besser als das letzte Set, denn nur 35 Pinks, 15 Chums und 15 Silvers landeten in der Fischkiste.

Dad schien irgendwie ermutigt und beschloss, dass wir für den Rest der Reise auf der Ostseite der Clarence Strait fischen sollten. Und das taten wir auch und fuhren zwischen Point Stanhope und Steamer Rocks hin und her.

Am Ende des langen Tages fuhren wir zum Far West Tender. Während unsere Fische sortiert und gewogen wurden, fragte ich Kapitän Ted nach den Berichten des Alaska Fish and Game Department über die Fischereiprognozen für den Rest des Sommers, und er sagte: "Larry, es sieht nicht gut aus für einen großen Ansturm von Pinks, Chum oder Silvers hier oben in diesem Jahr. Aber es gibt auch eine gute Nachricht: " Ich schaute zu Dad hinüber, der jetzt aufmerksam zuhörte, " ... im Puget Sound wird Ende August ein großer Sockeye-Anstieg aus dem Fraser River erwartet."

Das brachte mich zum Schmunzeln und ich dachte: "Vielleicht *kann ich tatsächlich Bomben* in Felgen einbauen, um mich auf die Fußballsaison vorzubereiten, so dass ich am Samstagabend zum HC-Tanz in der MoosC Hall gehen kann ..." Ich habe Dad auch beim Lächeln erwischt.

Als die Rae-}o ablegte und sich von der SunSct entfernte, trat ich ins Steuerhaus und fragte: "Dad, hast du mein Gespräch mit Ted Baer gehört?"

"Ja, das habe ich. Und wenn die Fischerei hier nicht besser wird, ist es vielleicht besser, nach Hause zu gehen." Dann fügte er mit etwas Sarkasmus in der Stimme hinzu: "Es wäre einfacher, zu Hause pleite zu gehen als im Südosten Alaskas." Er klang wie Harry Hogland, als er das sagte. Dann übernahm sein "Fischer-Ich" die Kontrolle und er konzentrierte sich wieder auf das aktuelle Geschäft. "Larry, du übernimmst das Steuer und fährst nach Westen in Richtung Ratz Point, während ich mich ein bisschen frisch mache." Es war gerade dunkel geworden, als das Kiemennetz das nächste Mal **ausgeworfen** wurde.

Nach dem Abendessen ging I auf das Deck, um einen 360-Grad-Blick auf den Horizont zu werfen. Das Netz war immer noch unten und hing hinter dem Boot her, und e s sah gut aus. Dann bemerkte ich eine große, runde Aktie im Wasser.

Etwas war unter der Wasseroberfläche aufgetaucht, etwas "Dad", steckte

ich meinen Kopf um die Steuerhausverkleidung, "hast du eine zusätzliche Welle im Wasser spüren?"

"Ja", antwortete er. "Sieht aus, als wäre gerade ein Orca-Wal unter das Boot gefahren. Zum Glück hat er sich nicht im Kiemennetz verfangen! Larry, zieh deine Ausrüstung an und lass uns das Netz einholen. Der Wal hat sowieso alle Fische verjagt und könnte in der Gegend bleiben und uns später wieder in Schwierigkeiten bringen."

Ich hatte Orcas im Südosten Alaskas gesehen und wir haben bis auf 200 bis 300 Meter an sie herangefischt. Aber so nah war ich noch nie an einem dran, und es hat mich wirklich erstaunt, wie groß und stark sie sind, und es war sicher das erste Mal, dass ein Orca unter das Rac-}o getaucht ist.

Also ker das Netz bis zum Sonnenaufgang an Bord, und von Dienstag bis zum Freitagmorgen waren wir wieder beim normalen Fischfang Routine, hin und her von Punkt zu Punkt, mit nicht besseren Fangergebnissen als in der Woche zuvor.

Aber gegen 10 Uhr am Freitagmorgen entdeckte ich etwas unter der Oberfläche, das mich beunruhigte.

"Papa, es scheint ein großes Seetangbett zu sein, das sich mit der Flut bewegt und direkt auf das Netz zusteuert. "Nun, lass uns kein Risiko eingehen. Zieh schnell deine Regenkleidung an und fang an, das Netz einzuholen."

Ich zog die Jacke an und ging zum Heck, aber es war zu spät. Beim Einholen des Netzes sahen wir nur wenige Fische, aber das Netz war bereits voll mit Seetang und einigen großen Baumstämmen, die die ständig laufende hydraulische Trommel nur mit Mühe über die Rollen ziehen konnte, während wir versuchten, das Netz von all dem zusätzlichen Gewicht zu befreien, das sich auf die Trommel wickelte. Wir konnten hören, wie sich der Mechanismus anspannte, und es ging so weit, dass die hydraulische Trommel allein durch das Gewicht des dichten Seetangs fast zum Stillstand kam.

Papa hatte jetzt die Kraft der Angst in seiner Stimme, als er befahl: "Wir müssen den Rest des Netzes von Hand hochziehen; die hydraulische Trommel schafft das nicht, und wir können mit der Rolle bei hoher Geschwindigkeit nicht mithalten!"

Also schalteten wir die Hydraulik ab und begannen mit der quälenden Arbeit, das Netz ein paar Meter hochzuziehen und zu räumen - wobei Papa von Steuerbord zur Mitte hin arbeitete und ich von Backbord nach innen.

Was für ein deprimierender Tag; sehr wenig Geld und keine Arbeitserleichterung!

Dieser Vorfall bedeutete, dass die Rae-Jo dieses Wochenende *nicht* nach Wrangell oder Petersburg fahren würde.

"Larry, steuere auf Coffman Cove zu, wir haben dieses Wochenende viel zu tun". In der Stimme meines Vaters klang jetzt eine tiefe Enttäuschung mit.

Rae-Jo legte am späten Nachmittag am Hauptanleger in Coffman Cove an und Papa dachte, es wäre eine gute Idee, wenn ich gleich einkaufen gehe, solange es noch hell ist. Nachdem ich ein wenig aufgeräumt hatte, machte ich mich auf den Weg zum General Store, um ein paar Lebensmittel zu kaufen - aber kein Eis. Damit würden wir noch einen Tag warten.

Eigentlich war ich gerade besonders froh, einkaufen zu gehen, weil Debbie um diese Zeit vielleicht im Laden sein würde - und das war sie auch. Ich beschloss, sie zu fragen, ob sie mit mir ausgehen würde. Ich hatte wirklich das Gefühl, dass wir uns zueinander hingezogen fühlten.

Aber zu meiner Überraschung kam mir Debbie zuvor! Kaum hatte ich den Laden betreten, kam sie aus dem Hinterzimmer und sagte: "Larry . . ."

"Ja, Debbie ..."

"Wirst du morgen eine Auszeit vom Boot nehmen?"

\Vow! Ich spürte, wie mein Herz schneller schlug und musste mich beherrschen, um meine Stimme nicht zu ängstlich klingen zu lassen, als ich sagte: "Ja, Debbie, I sollte morgen am späten Nachmittag, so ab drei Uhr, etwas Freizeit haben."

"Gut. Wir sehen uns dann. Hol mich hier im Laden ab. Wir sehen uns später." Und schon war sie wieder im Hinterzimmer verschwunden.

Und die ganze Zeit hatte ich gedacht, dass dies ein verlorenes Wochenende sein könnte. Von wegen!

In früheren Funksprüchen zwischen uns und unseren beiden Bootskameraden war festgelegt worden, dass sie über das Wochenende nach Wrangell fahren würden, so dass die Dinge für mich so einfach wie möglich waren. Ich musste nur die Bootsarbeit am Morgen schnell und gut erledigen und den Nachmittag und Abend für mich selbst nutzen.

Am frühen Samstagmorgen begann ich damit, das Kiemennetz vom Heck zur Mitte zu ziehen, um den restlichen Seetang zu entfernen und Löcher im Netz zu flicken. Papa schien den ganzen Morgen über etwas deprimiert zu sein, aber er wechselte das Motoröl und führte kleinere elektrische Reparaturen durch und schien damit beschäftigt zu sein. Ich hatte ein wenig Mühe, bis 15 Uhr alles am Netz zu erledigen, aber Dad gab sein Okay und sagte, ich könne die Bucht erkunden (ich habe ihm nicht gesagt, dass ich schon etwas anderes vorhatte), und so war es kurz vor vier Uhr, als ich im Gemischtwarenladen auftauchte, um Debbie zu suchen.

Debbie arbeitete nicht und ihr Onkel Jim, der als Angestellter arbeitete, wusste nicht, wo sie sich aufhielt. "Sie ist kurz nach drei gegangen", sagte er.

Ich wusste nicht so recht, was ich tun sollte, und kehrte zur Rae *Jo* zurück, wo Dad gerade das Abendessen zubereitete. "Ein Mädchen namens Debbie kam vorbei und hat nach dir gefragt, und ich habe ihr gesagt, dass sie nicht an Bord kommen und nicht zurückkommen soll."

Ich war total verwirrt. "Warum, Papa?"

"Du musst dir keinen Ärger einhandeln! Ich sage dir, das Mädchen macht nur Ärger!"

So viel zu meinem sozialen Leben in Coffman Cove! Ich wusste, dass Dad unglaublich wütend sein würde, wenn ich Debbie in irgendeiner Weise nachstellte, also gab ich einfach auf und blieb an Bord, bis am Sonntagnachmittag die Virginia S und Thor in der Coffman Cove ankamen und neben uns anlegten. Wie immer sahen Parker und Sanford ihre Welt mit blutunterlaufenen Augen, und dann kam Harry Hogland an Bord und schlürfte ein Budweiser. Kein Zweifel daran, was sie in Wrangell gemacht hatten.

Harry Hogland nahm das Gespräch auf. "Earl, es ist vielleicht an der Zeit, nach Puget Sound zurückzukehren. Wir verdienen nicht genug Geld, um in der Clarence Straits zu bleiben, und die große Fahrt auf dem Fraser River, von der du uns letzte Woche erzählt hast, sollte uns etwas Geld einbringen."

"Wie sieht es aus, Parker?", fragte Dad und suchte nach der dritten Stimme.

"Ich habe gehört, dass in der Clarence Strait in den nächsten ein oder zwei Wochen ein großer Silberfischzug erwartet wird, und ich sage, wir sollten die nächsten zwei Wochen hier bleiben. Wenn bis dahin nichts passiert, wird es Zeit, nach Süden zu fahren."

Ich erinnerte mich daran, dass Kapitän Ted auf der SunSei den Lauf der Silvers erwähnt hatte, aber dass er nicht glaubte, dass es etwas Besonderes sein würde. Ich wusste, dass die Männer keine Ratschläge von einem Kind annehmen würden, also habe ich geschwiegen. Ich erinnerte meinen Vater jedoch daran, dass ich bis zum 4. September wieder zu Hause sein musste, um den ersten Fußball zu sehen, aber er antwortete ganz emotionslos: " du musst dir vielleicht ein Western Airlines Ticket nach Hause kaufen."

# 0eCiSi0R TiRe

## 14. August

**T**iese Woche als Höhepunkt der Lachssaison in der Clarence Strait zu bezeichnen, wäre nicht nur eine Übertreibung, sondern auch eine große Enttäuschung. Der Silberlachs wurde nicht gefangen, und der Rosa Lachs war viel größer als erwartet. Das klingt zwar nach einer guten Nachricht, aber der Preis für die Rosa Lachse lag bei nur acht Cent pro Pfund, und es ist genauso viel Arbeit, einen Rosa Lachs zu fangen wie einen viel profitableren Sockeye. Das bedeutet, dass wir jeden Tag mindestens 1000 Rosa Lachse (bei 4-5 Pfund pro Fisch) fangen müssten, um einen nennenswerten Gewinn zu erzielen von Geld.

Die Sockeye- und Chum-Läufe waren sehr schlecht, also war der Gewinn dahin.

Eine weitere Lektion im Kapitalismus: Es gibt Zeiten, in denen du gewinnst und Zeiten, in denen du verlierst - und manchmal ist das nicht kontrollierbar, außer du triffst eine andere Entscheidung als die, die du tatsächlich triffst.

Die Entscheidung, in der Clarence Strait zu bleiben, bedeutete, dass wir alle gerade genug Fisch fangen würden, um die Betriebskosten zu decken, was uns dazu zwang, weiter hart zu arbeiten und auf ein besseres Morgen zu hoffen.

Hinzu kam, dass der August in den hohen Breitengraden kühleres (fast kaltes) Wetter mit sich brachte; wir konnten es in unseren Knochen spüren und das Wasser ließ unsere Finger noch ein bisschen mehr gefühllos werden, als wir das Kiemennetz von der hydraulischen Trommel ab- und wieder ansetzten.

Am Freitagmorgen beschlossen wir nach einer Reihe von Funkübertragungen zwischen den drei Booten, dass wir in diesem Gebiet fertig waren und uns auf den Weg zurück in den Süden machen würden. Erster Halt: Ketchikan. Wenn es überhaupt eine gute Nachricht gab, dann die, dass Ketchikan nur etwa 60 Meilen südlich von Coffman Cove lag, sieben oder acht Stunden von unserem Standort entfernt,

rechnete ich. Ich ging davon aus, dass wir die ganze Strecke mit acht Knoten fahren könnten. Ich hielt das für möglich, denn das Wetter war günstig, die Vorhersage gut und die Navigation recht sicher, und es gab kaum Hindernisse auf dem Kurs.

Ich steuerte die ersten 50 Meilen und dann, als die Rac-o in die Tongass Narrows einfuhr, 10 Meilen vor dem Ketchikan-Thomas Basin City Dock, übernahm Dad das Ruder. Es herrschte leichter Nebel, der die Nacht kälter als normal machte und die Sicht auf die Tongass-Bojen 8 und 5 erschwerte, aber wenigstens regnete es nicht. Die Thor und die Virginia S, die ziemlich weit vor uns gefahren waren, lagen bereits am Kai. Ausnahmsweise machten wir an der Virginia S fest und nicht umgekehrt, aber ihre Kabinentür war offen und niemand war da, also hatten Harry und Frank es wohl eilig, einen Drink in der Arctic Bar zu bekommen. Es war bereits ein Uhr morgens und ich wollte nur noch ins Bett - genau wie Dad. Also legten wir uns sofort hin und ich schlief innerhalb weniger Minuten ein.

Die anderen drei Fischer kamen an Bord unseres Bootes, während Papa und ich frühstückten, so gegen 8 Uhr morgens. Ich hatte gerade meine erste Tasse Kaffee ausgetrunken, als Harry Hogland fragte: "Larry, ist noch Kaffee in der Kanne?" Aber das war nicht die letzte Frage. Der eine oder andere der Männer begann, die Entscheidungsfragen zu stellen: Ist es Zeit, in den Süden zu fahren? Was gibt es Neues vom Fischen in Puget Sound? Was sind die Alternativen?

Es dauerte nicht lange, bis sich ein Konsens abzeichnete, vor allem als Harry Parker wiederholte, was er an einem früheren Tag so eindringlich gesagt hatte: "Wir können in Alaska pleite gehen oder es in Puget Sound versuchen, und wenn wir dort pleite gehen, tun wir es wenigstens näher an unserem Zuhause."

Alle Männer waren sich einig, dass in diesem Jahr angesichts der Vorhersage eines großen Ansturms im Puget Sound die Chancen, mit dem Fischen Geld zu verdienen, besser sein würden als jetzt. Und als die Diskussion zu Ende war, kam in der Gruppe sogar ein wenig positiver Unternehmergeist auf. Ein erfolgreicher Fraser River Sockeye-Lauf könnte ihre gesamte Angelsaison retten; das war das Risiko auf jeden Fall wert. Das Votum war einstimmig.

Erst als wir aufgetankt hatten und zur Abfahrt bereit schienen, bemerkte ich etwas, das uns die ganze Reise kosten könnte: Das Kiemennetz war kaum zu übersehen, es hatte sich um die hydraulische Trommel am Heck unseres Bootes gewickelt.

"Papa", sagte ich und fühlte mich ein wenig erregt bei dem Gedanken, wie lange es

"Wir werden wieder durch kanadische Gewässer fahren, also müssen wir das Netz im Fischloch lagern, nicht wahr?"

Zum ersten Mal seit langer Zeit höre ich meinen Vater ein Wort sagen, das er nur selten benutzt. "Verdammt, verdammt, verdammt!" Er zögerte ein paar Sekunden, dann fuhr er mit rotem Gesicht und sichtlich nervös fort: "Larry, wir haben einfach keine Zeit, das zu erledigen. Lass uns eine große Plane über das Ganze legen, es fest zubinden und einfach darauf hoffen, nicht erwischt zu werden." Er dachte wohl, dass wir nicht illegal fischen, sondern nur das Netz falsch lagern würden.

Ich wusste, dass das falsch war, aber ich wusste auch, dass Dad mit dem Timing der Dinge Recht hatte. Wir mussten die Gezeiten erwischen und ein Ziel erreichen, und eine weitere Verzögerung könnte uns beide Möglichkeiten kosten. Wir brechen sicher keine Gesetze, wenn wir in kanadischen Gewässern fischen! Dann kam mir ein weiterer Gedanke.

"Was ist mit Lebensmitteln?", platzte ich heraus.

Ohne zu zögern klappte Papa sein Kinn hoch und antwortete feierlich: "Nun, wir werden die nächsten fünf Tage aus Suppendosen essen".

# Auf dem Weg zum Puget Sound

## 15. August

**A**ls ich die erste Radwache übernahm, wurde mir klar, dass Träume und Hoffnungen manchmal schwer sterben. Wir alle (außer mir, der sich vor dem langen Arm des Gesetzes fürchtete) teilten den Optimismus, dass die Fischerei im Puget Sound uns helfen könnte, unsere finanziellen Ziele für das Jahr zu erreichen. Und auch das Wetter schien mitzuspielen: keine Stürme in die sich ankündigen.

Die Aufregung unter uns war offensichtlich, als wir in einer Reihe von Funksprüchen beschlossen, unsere Reisegeschwindigkeit von unseren normalen 1600 U/min auf 1800 U/min zu erhöhen und vielleicht einen Tag früher nach Hause zu kommen. Nachdem wir das getan hatten, sagte Papa zu mir: "Ich gehe jetzt schlafen, Larry. Weck mich auf, wenn du müde bist. Und verliere *Virginia* S oder Thor nicht aus den Augen."

Vom Tongass-Kanal, in dem wir uns zu diesem Zeitpunkt befanden, durch den Revillagigedo-Kanal waren unsere Boote bis zur Einfahrt in die Dixon Entrance (42 Meilen südlich von Ketchikan) am Tree Point vor Stürmen geschützt. Aber danach befanden wir uns für die nächsten 23 Seemeilen im weiten offenen Ozean von Dixon Entrance und der Holliday Passage, bis wir die innere Passage des Leuchtturms von Holliday Island auf Dundas Island erreichten. Leider gerieten wir auf offener See in raues Wetter, das uns auf fünf Knoten verlangsamte, als plötzlich ein Südostwind aufkam, der mit Böen von bis zu 40 Meilen pro Stunde drei bis fünf Fuß hohe Wellen trieb.

Es war zwar anstrengend, sich auf einem Boot von der Größe unseres Bootes gegen den Wellengang zu wappnen, aber es wurde bald zur Routine, und ich hielt mich eine ganze Weile daran, bevor ich Dad weckte und ihn bat, zu übernehmen.

Ich war mir sicher, dass Frank Sanford das Stampfen und Gieren seines Bootes so spürte, dass er entweder einen Schluck Pepto Bismol schluckte oder regelmäßig Dramarnin kaute - und vielleicht sogar beides.

Ich versuchte zu schlafen, aber es gelang mir nicht, also legte ich mich in meine Koje und ruhte mich aus, während ich den Schiffsgeräuschen lauschte, die mir so vertraut geworden waren, dass ich sie nur noch selten hörte - es sei denn, ich war allein und dachte nicht an die potenziellen Gefahren des Augenblicks.

Bei der ersten Gelegenheit rief Papa die anderen und wir änderten alle den Kurs, um hinter Smith Island zu landen, wo wir etwas vom Wetter verschont blieben und alle, besonders Harry Hogland, sich ausruhen konnten.

Es war Ebbe und da auf der Seekarte in der kleinen Bucht hinter Smith Island mehrere Riffe eingezeichnet waren, ankerte die *Rae-Jo* und die *Thor* und Virginia S machten längsseits fest, wie wir es schon so oft getan hatten. Wir einigten uns darauf, den Navigationsplan um 7 Uhr morgens zu besprechen, und alle versuchten zu schlafen. Sogar ich schlief ein, als ich sicher war, dass alle in Sicherheit waren.

# Auf dem Weg nach Hause

## Tag S (16. August)

**T**iese langen **Reisen** von und nach Südost-Alaska sind oft ein Härtetest. Nach nur vier Stunden Schlaf hatte ich überhaupt keine Lust, mich aus dem Schlafsack zu quälen, als der Wecker um sieben Uhr.

Nach einer kleinen Diskussion beim Frühstück wurde ein neuer Plan beschlossen, der vorsah, dass wir 24 Stunden am Tag unterwegs sein würden, bis wir zu Hause ankommen. Das würde unsere Zeit bis zum Hafen verkürzen. Wir würden die Boote entweder nebeneinander festmachen oder die Thor im Heck der Rae-}o oder der *Virginia S.* ziehen. Warum? Weil Hogland unter diesen extremen Reisebedingungen einfach nicht die körperliche Ausdauer hätte, 24 Stunden am Tag allein zu reisen.

Dad erinnerte uns alle daran, dass wir am besten durch den Grenville-Kanal fahren sollten, um vor dem Wetter geschützt zu sein. Da der Greenville-Kanal jedoch zu eng ist, als dass drei Boote nebeneinander sicher hindurchfahren könnten, mussten wir für die ersten Stunden der Reise, einschließlich der Durchfahrt durch den Greenville-Kanal, einen Schleppverband hinter der Rae-}o einrichten.

"Hogland, hast du ein Abschleppseil?"

"Ja, Earl, ich weiß. Lass uns die Motordrehzahl bei 1800 U/min anpassen. Ich binde mein Lenkrad fest und du kannst ein bisschen mehr Schlaf bekommen. Parker trank den letzten Schluck seines Kaffees und sagte: "Earl, das sollte klappen."

Für die nächsten 60 Seemeilen (sieben Stunden bei einer geschätzten Geschwindigkeit von acht Knoten pro Stunde) würde Hogland etwas Schlaf bekommen. Wenn wir Glück haben, hilft uns die Flut, diese acht Knoten Geschwindigkeit zu übertreffen. Und das war dann auch der Fall. Wir waren um zwei Uhr nachmittags an der Einfahrt zum Greenville-Kanal und passierten ihn ohne Zwischenfälle.

Nachdem wir Greenville durchquert und in den Wright Sound eingefahren waren, ging es für uns durch McKay Reach, Fraser Reach, Graham Reach

und in den Tolinie-Kanal. Ich saß die meiste Zeit am Steuer und erinnere mich an eine angenehme Fahrt - besonders gut gefiel mir die Vorstellung, mit 1800 Umdrehungen pro Minute zu fahren; ich fühlte mich wie ein Geschwindigkeitsdämon.

Wir waren um 19 Uhr am Eingang des Tolmie-Kanals angekommen. Ein paar Funkkontakte führten jedoch zu einer weiteren Planänderung. Papa und die anderen beschlossen, weiter durch den Milbank Sound zu fahren und in Bella Bella zu ankern, anstatt noch einmal durch die Nacht zu fahren.

Nachdem wir das beschlossen hatten, verringerten wir die Geschwindigkeit ein wenig, um die Schleppleine zu lockern, banden *Thor* los, Hogland übernahm die Navigation und wir machten alle am Tankdock fest, als wir in den frühen Morgenstunden in Bella Bella ankamen, noch bevor die Station für den Tag öffnete.

# Reise nach Hause

## Tag 3 - 16. August - Bella Bella

**T**ür Sportfischer und Sportbootfahrer öffnete der Chevron-Tanksteg bereits um 6 Uhr morgens. Da wir bereits festgemacht hatten An der Tankstelle hieß es: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst und unsere Boote wurden schnell betankt und die Wassertanks aufgefüllt. Niemand erwähnte, dass wir dem kanadischen Zollbeamten Unterlagen vorlegen müssen. Obwohl wir uns technisch gesehen in Kanada befanden, erwähnte niemand, dass wir dem Zollamt Unterlagen vorlegen müssten. Vielleicht lag es an der großen Anzahl amerikanischer Sportfischer in der Gegend? Wir werden es nie erfahren, denn sobald wir zur Abfahrt bereit waren, fuhren wir los - aber erst, nachdem Frank Sanford an Bord unseres Bootes kam und mir wieder einmal einen Teller mit frischen Zimbrötchen überreichte (die ersten, die wir seit einiger Zeit gesehen hatten, wenn ihr euch erinnert).

"Larry", sagte er, "das sollte deinen Reisetag ein wenig erleichtern, aber erwarte das nicht jeden Tag." Er lachte, weil ihm vielleicht bewusst war, dass er genau das gesagt hatte, als er vor Wochen seine letzte Ladung der köstlichen Leckereien gebacken hatte.

Ich bedankte mich artig und dachte mir: "Nach dieser enttäuschenden *Angelsaison in Alaska* fürchte ich, dass Frank das Geschäft auf *die harte Tour* lernt, indem er feststellt, dass es ein harter Weg ist, einen Dollar zu verdienen."

Um 6:45 Uhr waren wir unterwegs und bereits in der Lama-Passage, unserem ersten Kursziel. Es wehte eine leichte Brise, die Gezeiten waren günstig, es gab keinen Nebel und wir begrüßten die aufgehende Sonne. Ja, es war ein guter Reisetag, und kurz vor Mittag endete die innere Passage im Schutz des Südostens Alaskas, als wir bei Ebbe in den Queen Charlotte Sound (kanadische Gewässer) einfuhren.

Wie die Seekarten die Seeleute warnen, kann das Wasser, das aus den Kanälen östlich des Queen Charlotte Sound fließt, große Ozean

Schwellungen, je nach Windrichtung. Und da wir jetzt in Kanada waren, stand die Frage der Einhaltung der Vorschriften ganz oben auf meiner Agenda - und auf der von Dad.

Er funkte die anderen an und schlug vor, Port Hardy zu überspringen, wo die kanadischen Behörden mit Sicherheit anwesend sein würden, und direkt auf der anderen Seite von Campbell River weiterzufahren, um einen sehr langen Tag zu haben. Nachdem wir die Situation besprochen hatten, stimmten die anderen zu, dass wir versuchen sollten, die viel längere Strecke in einem Zug zu bewältigen, und wir setzten unseren Kurs, um genau das zu erreichen.

Als wir in die offene See des Queen Charlotte Sound einfuhren, nahm der Wellengang um ein paar Fuß zu, was uns automatisch dazu veranlasste, unsere Geschwindigkeit zu verringern. "Setz noch eine Kanne Kaffee auf, Larry, ich sehe schon, wir haben eine lange Nacht vor uns.

Ich tat es, und Papa hatte Recht. Unsere kleine Gruppe passierte den Goletas-Kanal außerhalb von Port Hardy um 17 Uhr. Es wäre schön gewesen, anzuhalten, aber das Risiko war es einfach nicht wert, also fuhren wir weiter.

"Larry, du übernimmst für ein paar Stunden die Steuerwache, und wenn es dunkel wird, halte Ausschau nach anderen Kiemennetzbooten. Ich wusste, was er meinte, denn in diesen Gewässern trafen wir oft auf Kiemennetzfischer, die ihre Netze auf seltsame (unlogische) Weise auslegten, so dass es allzu leicht war, die Netze anderer Boote zu überfahren, besonders nachts.

Als die Dunkelheit hereinbrach, hielt ich Ausschau nach den weißen Lichtern auf dem Mast, die mir die Position der Boote anzeigten, und nach den kleinen weißen Lichtern (Kerosin- oder Elektrolaternen) im Wasser, die die Richtung und den Endpunkt der Netze der einzelnen Boote anzeigten.

Ich schnappte mir den Handscheinwerfer und hielt ihn griffbereit, um nach Kiemennetzen suchen zu können. Wenn die Rae }o ein Kiemennetz überfuhr und sich das Netz im Ruder verhedderte, hatten wir nicht nur Ärger mit dem Betreiber des anderen Bootes, sondern vielleicht auch mechanische Probleme mit dem Propeller und der Motorwelle der Rae }o - und

Und wir hatten immer noch das beunruhigende Problem, dass unser Netz nicht ordnungsgemäß unter Deck gelagert wurde, wie es die kanadischen Vorschriften vorschreiben. Und zu allem Überfluss

Schlimmer noch, wir müssten auch einen lokalen Hafen mit einem Bootsgitter finden, um das Netz kom das Ruder und den Propeller auszuschneiden.

"Genug der Sorgen", sagte ich mir (vielleicht sogar laut). "Konzentriere dich auf das, was hier und jetzt passiert."

Es wehte nur ein schwacher Wind und der Wellengang war gering, als ich den Kurs zum Pulteney Point festlegte. Ich dachte mir, dass wir die Seymour Narrows vor der Flut um 13 Uhr erreichen würden, wenn wir konstant acht Knoten fahren könnten, und dass es kein Problem sein würde, sie bei Flaute zu passieren.

In diesem Moment tauchte Dad auf, und ich informierte ihn über den bisherigen Verlauf der Reise und erinnerte ihn daran, dass der Handscheinwerfer in Reichweite war.

"Okay, Larry. Mach jetzt eine Pause."

"Ja, das werde ich, und ich werde uns etwas zu essen kochen."

Einige Zeit später, als wir durch die Johnston Strait fuhren, schien das Kiemennetz eines kanadischen Fischers in der Nähe zu treiben, ohne auf Wind oder Gezeiten zu achten. Ich war inzwischen wieder an Deck und am Steuer und versuchte, meine Besorgnis aus dem Tonfall herauszuhalten, als ich zu ihm hinunterrief (er war in der Kombüse): "Papa, ich brauche hier deine Hilfe. Ich bin verwirrt über die Richtung all dieser Kiemennetze." Papa ging schnell ins Steuerhaus und verlangsamte den Doc fast auf Leerlaufgeschwindigkeit, während ich mit dem Scheinwerfer auf den Bug ging, um näher an die Wasserlinie zu kommen. Plötzlich bemerkte ich ein Kiemennetz 20 Meter vor mir! "Papa, dreh den Kurs um!"

Er legte schnell den Rückwärtsgang ein, aber nicht schnell genug, denn das Kiemennetz trieb schneller, als Rae Jo's Motor reagieren konnte.

Das weiße Mastlicht auf dem Boot des anderen Fischers war entweder kaputt oder ausgeschaltet, sodass ich die Position des Bootes und die Richtung des Netzes nicht bestimmen konnte. Der Motor war jetzt im Leerlauf und ich betete um göttliche Hilfe, als das Netz unter das Boot rutschte. Ich schnappte mir ein Ruder und versuchte, das Netz so tief wie möglich zu schieben, wobei ich Papa zurief, dass das Netz unter das Boot gerutscht war.

Zum Glück blieb es nicht an unserer Schiffsschraube oder am Ruder hängen. In diesem Moment ging ein Scheinwerfer an Backbord an und der kanadische Fischer stand mittschiffs auf einem Boot, das wir im Dunkeln gerade noch erkennen konnten. Er

schrie und fluchte und stellte unsere Intelligenz in Frage, aber Papa rief ihm zu, dass alle Lichter aus waren, und der Typ war schnell still. Zu diesem Zeitpunkt war die Gefahr vorüber, denn das Ende des Netzes des anderen war an unserem Rumpf vorbeigezogen. So konnten Papa und ich einander ansehen und lachen, obwohl wir beide wussten, wie viel Angst der andere hatte.

Der Beinahe-Zusammenstoß hielt uns jedoch für den Rest der Nacht auf Trab, und es gab keine weiteren Beinahe-Zusammenstöße. Wir machten uns auf den Weg zu den Seymour Narrows und passierten sie unvorhergesehenerweise pünktlich zur Flut.

Ein paar Funkgespräche später beschlossen wir, in der Duncan Bay zu ankern. Das war die nächstgelegene Bucht, in der eine Flottille wie die unsere problemlos vor Anker gehen konnte.

# Die Heimreise

## Tag 4-August 17.

**A**in ereignisloser Tag, alles in allem. Morgens gab es keine Zimtschnecken von Frank, aber sonst lief alles gut und wir begannen, sich darauf zu freuen, nach Hause zu kommen.

"Larry, wenn wir in Mount Vernon ankommen, möchte ich, dass du und dein Vater in mein Restaurant kommen, um ein gutes, volles Essen zu bekommen - auf mich." Dann sagte er mit einem Zwinkern und einem Lächeln: "Aber ihr könnt nicht in die Bar kommen."

"Kein Problem, Frank, und vielen Dank", antwortete ich und ließ mir den köstlichen Truthahnbraten schmecken, den ich bestellen würde.

An diesem Tag erreichten wir Cape Mudge, durchquerten dann die Straße von Georgia und fuhren mit mir am Steuer in Richtung Point Roberts, als ich beschloss, Kanal 3, den Fischereikanal, für ein paar Minuten Unterhaltung im normalen Radio zu verlassen. Ich drehte die Lautstärke etwas herunter, damit Dad es nicht hören konnte, schaltete dann auf KOMO, AM 1000, und hörte zu, während der bekannte DJ, jetzt mit einem viel klareren Signal, den großartigen Beatles-Song "Hard Day's Night" spielte.

"Wie *passend*", dachte ich und erinnerte mich an das gruselige Abenteuer in der Nacht zuvor. Ich wollte gerade den Musiksender auf KJR 950, den inoffiziellen Musiksender für Jugendliche und junge Erwachsene, umschalten, als Dad das Pilotenhaus betrat, ein wenig grummelte und ich das Radio wieder auf Kanal 3 umschaltete

"Geh schlafen; ich glaube, du brauchst es."

Ich beschwerte mich nicht, denn ich war wirklich müde, also musste ich es mir nicht zweimal sagen lassen. Sobald ich in meinem Schlafsack lag, lauschte ich dem Motorengeräusch und dem Rauschen der Wellen, die gegen das Boot schlugen. Wenn du auf Reisen bist und diese Geräusche kennst, weißt du, wann das Boot die Richtung geändert hat. Der Rhythmus war jedoch gleichmäßig und eintönig, und ich schlief bald ein, wahrscheinlich ziemlich tief, denn als ich nach drei Stunden erwachte

oder so, war ich mürrisch, wie Walter Brennan in dem Westernfilmklassiker "Rio Bravo".

*An manchen Tagen an Bord eines Fiskin\$ vcssclfccl man wiec Walter Brnncan, und an anderen Tagen rc rnorc wiec Jobn Waync, dachte ich, "aber das ist das Leben in der Ji!bin\$*

Zum Glück war es ein guter Tag, denn die Sonne brach gerade durch die Morgenwolken, als ich an Deck trat und die Umgebung betrachtete. Thor und Virginia S. folgten etwa eine halbe Meile hinter uns und liefen anscheinend fast nebeneinander, nur durch ein paar hundert Meter getrennt. "Wow", dachte ich, "wenn man in der Straße von Georgien so dicht nebeneinander laufen kann, ist das ein guter Tag!"

Ich kochte frischen Kaffee und fragte Papa, ob er eine Pause machen und etwas trinken wolle. Er stimmte zu, und ich übernahm das Steuer für ein paar Stunden.

Das erste, was mir auffiel, war, dass wir wohl etwas Hilfe von den Gezeiten und dem Wind bekamen, denn wir waren weiter, als ich es bei einer konstanten Engle-Geschwindigkeit von 1800 U/min erwartet hätte.

Wir befanden uns fast auf der letzten Etappe unserer Reise und waren kurz davor, Lummi Island zu passieren, dann weiter nach Sinclair Island, dann nach Südosten, um Guemes Island zu passieren und in den Hafen von Anacortes einzulaufen.

Es war kurz vor Mitternacht, als wir in den Marinehafen von Anacortes einliefen, festmachten, unsere Sachen packten und von Bord gingen.

"Earl, ich brauche eine Mitfahrgelegenheit nach Hause!" Harry Parker hatte seine Frau über den Nordwest-Marinefunk angerufen, und sie wartete mit ihrem Auto am Dock.

"Ja, Harry, das wäre genau richtig." Harry Parker und Frank Sanford lebten beide in Mount Vernon, während Harry Hogland in der Nähe von Hart Lake lebte, das südlich von Anacortes liegt.

Harry und Dolores Parker unterhielten sich die meiste Zeit auf dem Heimweg, während Dad und ich schwiegen, vor allem, weil wir müde waren. Als wir bei uns zu Hause ankamen, informierte Harry alle: "Das Sockeye-Fischen im Puget Sound beginnt diesen Sonntag um 18 Uhr und dauert vier Tage, bis Donnerstagmorgen um 6 Uhr."

1 Das war mir gar nicht so bewusst und ich dachte, dass ich einfach ein paar Tage vom Rae-Jo frei bekommen könnte, um meine Freunde zu treffen. Aber das war nicht der Fall. Dad sagte sofort zu mir: "Larry, wir müssen das Alaska-Netz durch das Puget Sound-Netz ersetzen. Wir haben noch einiges zu tun, also fangen wir morgen damit an." 1 Ich war zu müde (und vielleicht auch zu enttäuscht), um zu antworten.

Die 14 Meilen lange Fahrt von Anacortes nach Mount Vernon war uns länger vorgekommen als sonst. Papa klopfte und öffnete dann die Küchentür und fragte lächelnd: "Ist jemand zu Hause? Mama und meine Schwester Joanne, die schon im Bett lagen, standen auf und begrüßten uns mit einer Umarmung. Es war immer schön, nach Hause zu kommen und im eigenen Bett zu schlafen.

## Augtst 19tb

wachte ich aus einem tiefen Schlaf in meinem gemütlichen Bett zu Hause auf und sprang plötzlich aus dem Bett, rannte zur Küchentür und stand drei oder vier Sekunden lang auf der Veranda, um verzweifelt nach dem Kiemennetz zu suchen - dann kam ich in die Realität zurück und stellte fest, dass ich jetzt zu Hause war! Mom, die hinter mir in der Küche stand und das Frühstück zubereitete, fing an zu lachen und sagte: "Larry, du musst deine Hose anziehen!"

So peinlich es mir auch war, ich konzentrierte mich auf die Annehmlichkeiten meines Zuhauses und dachte: "Es war toll, sieben Stunden lang ohne Unterbrechung zu schlafen! Und ich musste mir keine Gedanken darüber machen, wie ich aus einem Hafen in Alaska in die Clarence Straits komme, über treibende Bootsanker, über die Sicherheit von Leben und Schiff vor Gezeiten, Riffen, Wetter, Dampfschiffen, anderen Kiemennetzbooten und über das Einholen der Kiemennetz."

Als wir uns alle um den Küchentisch versammelten, um unsere erste Mahlzeit seit Juni zu Hause einzunehmen, kam das Gespräch auf die Ergebnisse unserer Angelsaison in Alaska.

"Hast du Geld verdient?" fragte Mama.

antwortete ich, denn I war ja der "Buchhalter" für unsere Fangexpedition. "Wir haben mehr Geld verdient als die meisten anderen Fischer da oben, aber es war keine gute Saison. Ich hatte die Fangeinnahmen nicht zusammengezählt, um eine genaue Schätzung zu erhalten. Aber nach grober Schätzung waren die Einnahmen höher als die Ausgaben, aber nicht so hoch, dass ich die Reise als extrem "profitabel" bezeichnen würde. Ich war mir nicht sicher, ob der magere Gewinn die Zeit, den Aufwand und das geschäftliche Risiko rechtfertigte - aber das sagte ich nicht jedem; ich hielt es für das Beste, das irgendwann einmal mit Dad allein zu besprechen, aber nicht jetzt.

Mom schnitt nur eine Grimasse und sagte: "Ich weiß, dass du dein Bestes getan hast", dann ging sie zu ihrer Arbeit in Erickson's Furniture Store in Mount

Vernon, wo sie die Hauptbuchhalterin war. Also war sie natürlich auch die Hauptbuchhalterin unserer Familie, und I wusste, dass sie "Einkommenserklärungen" verstand und wie sie sich gefühlt haben musste.

Als das Geschirr abgewaschen und weggeräumt war, bat Papa mich, Harry Parker anzurufen und zu fragen, ob wir seinen Pickup ausleihen könnten. "Wir haben eine Menge Arbeit zu erledigen und vielleicht ein paar Transporte, die wir nicht mit dem Auto machen wollen.

Harry war gerne bereit zu helfen und sagte, er würde in einer halben Stunde oder weniger da sein.

Neben allgemeinen Aufräum- und Reinigungsarbeiten mussten wir auch das Alaska-Netz von der hydraulischen Trommel entfernen und durch das längere Puget-Sound-Netz ersetzen, das nach den Vorschriften des Staates Washington zulässig ist. Das bedeutete, dass 200 Faden Alaska-Netz entfernt und dann 300 Faden Puget Sound-Netz montiert werden mussten. Die Trommel war breit genug, um die zusätzliche Netzgröße und -länge aufzunehmen.

Wir hatten nicht nur unsere eigene Arbeit zu erledigen, sondern Harry brauchte auch Hilfe bei seinem Netztausch. Außerdem war das Puget-Sound-Netz schwerer und schwieriger zu montieren, nicht nur, weil es länger war, sondern auch, weil es anders aufgebaut war als das Alaska-Netz. Es war nicht nur länger, sondern hatte auch eine andere "Tiefe". In unserem Fall war das Puget Sound-Netz 125 Maschen tief.

Harry hat sein Wort gehalten. Etwa 20 Minuten später tauchte er in seinem 1960er Ford Truck auf. "Hast du erholsam geschlafen?" fragte ich aus reiner Höflichkeit (und weil ich ihm nicht von meinem peinlichen Albtraum erzählen wollte).

"Larry, es war gut - und mit meiner Frau zu schlafen, war noch besser!"

Darauf hatte ich natürlich keine Antwort, außer dass ich einen Blick auf Veranda, um sicherzugehen, dass Mom Harrys Bemerkung nicht gehört hatte.

Harry hatte ein Gezeitenbuch über den Puget Sound in der Hand und wechselte das Thema (Gott sei Dank!), um darüber zu sprechen, dass dies die ideale Tageszeit für das Auswechseln der Netze war, weil der Lkw auf dem Dock geparkt werden konnte und fast auf gleicher Höhe mit dem Bootsdeck war, was den Transfer von der Ladefläche zum Achterdeck viel einfacher und weniger stressig machte.

Dad und ich hatten das neue Netz aus unserem Lagerschuppen geholt, also zog ich es g l e i c h auf die Ladefläche, während Dad es vom Boden aus anleitete, dann fuhren wir zum Anacortes Marine Harbor.

Wir haben zuerst unser Boot umgerüstet, das Puget Sound-Netz verladen und das Alaska-Netz in Harrys Ladefläche gepackt, dann haben wir das Netz auf der *Virginia S* abmontiert und ebenfalls in den Lkw gepackt. Dann fuhren wir zurück zu unserem Haus, trommelten unser altes Netz ab und fuhren weiter zu Harrys Platz, lud sein Alaska-Netz aus und lud sein neues Netz in den und fuhren zurück nach Anacortes, wo wir es auf die Ladefläche rollten.

*Virginia S.*

Als er bemerkte, dass Harry heute alleine arbeitete, fragte I ihn: "Weißt du, wo Frank Sanford heute ist?"

"Zurück im Notty Pine Restaurant, um herauszufinden, ob er mit seinem Laden Geld verdient hat, während er weg war und pleite ging.

Sarkastisch? Ja, aber das, was im Restaurant passierte, war für Frank sicherlich genauso wichtig wie sein Interesse am Angeln.

Nach zwei Fahrten zwischen Mount Vernon und Anacortes Marine Harbor und etwa vier Stunden Tageslicht war der Kiemennetztausch also abgeschlossen. Als Harry seinen Truck in unsere Einfahrt fuhr, fragte er Dad, ob er am Sonntag in der Rosario Straits fischen wolle.

Ich bin mir sicher, dass Dad nicht so weit vorausgedacht hatte, aber er kennt den Sund und antwortete schnell: "Harry, es wird wahrscheinlich mein erstes Set sein, aber bis wir dort sind, kann man nicht wissen, ob es überhaupt Sockeyes oder Pinks im Puget Sound geben wird. Was sind deine Pläne, Harry?" Diese Fischer konnten selbst ihren engsten Freunden gegenüber sehr verschlossen sein, wenn es einen Unterschied machte, wie der Fang ausfallen würde.

"Nun, Earl", wagte Harry, "ich habe vor, irgendwo vor Whidbey Island zu fischen (allgemein als West Beach bezeichnet).

"Wir sehen uns auf dem Wasser", lächelte Dad, "und wir bleiben in Kontakt. Und denk an das Codewort "Victor", wenn es für einen von uns beiden hart und schnell wird. Damit setzte Harry seinen Truck zurück und machte sich auf den Weg nach Hause, wobei er selbst ein wenig lächelte.

Es sah so aus, als hätte ich von Donnerstag bis Samstag frei, also war es an der Zeit, ein paar Freunde anzurufen. Da ich keine Freundin hatte, um die ich mich kümmern musste, freute ich mich auf den Tanz in der Mount Vernon Moose Lodge am Samstagabend.

Als der Samstagabend kam und der Tanz in vollem Gange war, tanzte ich mit Jeannie, einer sehr hübschen Brünetten. Endlich war es an der Zeit, die große Frage zu stellen: "Jeannie, kann ich dich mit nach Hause nehmen?" Und - Welch Wunder - sie sagte: "Ja."

Aber ich hatte nicht mit ihrem Ex-Freund gerechnet, der da war und uns wie ein Falke beobachtete. Als er sah, dass wir beide lächelten und eine Beziehung zueinander zu haben schienen, überkam ihn die Eifersucht und er kam rüber und bat darum, sich einzumischen. Als ich nein sagte (und Jeannie den Kopf schüttelte), schubste mich der andere Typ, Jim, und ich schubste zurück, ließ Jeannie los und konzentrierte mich darauf, mich zu verteidigen.

"Lass uns das draußen regeln", knurrte

ich. "Toll!", knurrte er zurück.

Da waren wir also, nur zwei Wölfe im Rudel, die um die Gunst des anderen buhlten. Doch kaum waren wir zur Tür gegangen, hängte sich Jeannie an einen anderen Typen und ging mit den Worten "Ihr seid so dumm. Ich werde mich von Arnie nach Hause bringen lassen!"

Jeannie war mit jemand anderem nach Hause gegangen! Ich sah Jim an. Er sah mich an. Wir wussten beide, dass wir verloren hatten. Also gab es an diesem Abend keinen Streit. Er und ich gingen einfach nach draußen zu unseren Autos und fuhren weg. Was für eine Enttäuschung! Kein Mädchen, kein Kampf, kein gar nichts! Aber vielleicht war da ja doch etwas. Jeannie hatte mir ihre Telefonnummer gegeben und ich würde sie anrufen. Ich wusste jedoch, dass ich ihr bei meinem Anruf zugeben musste, dass ein Streit nie der Weg zum Herzen eines Mädchens ist. Aber damit hatte ich kein Problem - denn es stimmte. Das ist es immer noch.

# Bosario und Whidbey Island

## Sonntag, 3. August

**O**m Sonntagnachmittag gegen zwei Uhr beschlossen Dad und ich, dass es Zeit war, ein paar Lebensmittel zu kaufen und zum Boot zu fahren, um ein paar

einen viertägigen Angelausflug. Meine Sachen waren gepackt und bereit, und als meine Mutter von einer Besorgung zurückkam, packten wir unsere Sachen in den Kofferraum des 58er Olds und sie fuhr uns rüber nach Anacortes\*.

Wir kletterten an Bord der *Rue Jo und* führten die üblichen Vorab-Checks durch - wir überprüften die Bilge im Motorraum und mittschiffs auf Wasserlecks, kontrollierten den Kraftstoffstand, prüften das Motoröl und testeten alle Lichter -, dann ließ Dad den Motor an, drehte ihn ein wenig hoch, hörte auf sein kräftiges Brummen und vergewisserte sich, dass er schön gleichmäßig lief. Als wir losfuhren, winkten wir beide Mom zu, die zurückwinkte und eine Weile wartete, bevor sie wieder ins Auto stieg.

Virginia S. war nirgends zu sehen. Offenbar war Harry schon früher abgereist. Aber die Thor lag immer noch vor Anker, und von Harry Hogland gab es keine Spur. Ich konnte mich nicht daran erinnern, dass er gesagt hatte, dass er abreisen würde, aber ich fragte mich, ob er immer noch enttäuscht über die Ergebnisse der letzten Reise war.

Als wir aus dem Hafen in die weiten und offenen Gewässer des Sundes fuhren, fragte ich Dad: "Werden wir in Rosario fischen, wie du es Harry Parker gesagt hast?"

Nun, ich denke, wir könnten irgendwo in der Nähe von James Island anfangen", sagte er ein wenig nachdenklich. Ich wusste, was er vorhatte. Aufgrund der vielen kleinen Inseln und Riffe in unterschiedlichen Meerestiefen ist das Fischen mit Kiemennetzen im Puget Sound schwieriger als im südöstlichen Alaska. Im Laufe der Jahre hatte Dad mehrere Kiemennetze zerrissen, als er mit Stellen vor den Inselriffen in der Rosario Strait und vor dem Weststrand von Whidbey Island experimentierte. Missgeschicke wie diese bedeuten, dass du fast immer

verlieren viel Zeit (die im Fischereigeschäft Geld ist), wenn sie die Netze wieder zusammennähen (das nennt man Flicken) und an Land gehen, um bei Bedarf neue Netze zu kaufen.

Also begann ich vom Steuer aus, einen Kurs zu berechnen, der uns dorthin bringen würde, wo Dad es angegeben hatte. "Außerdem", unterbrach Dad meinen Gedankengang, "werden wir gegen sechs Uhr bei James sein".

Er hatte Recht, und dafür gab es gute Gründe. Im Puget Sound fischten die Kiemennetzfischer nachts - von 18 Uhr bis 6 Uhr morgens - und die Ringwadenboote fischten tagsüber (legal jederzeit nach 6 Uhr morgens).

"Larry, steuere durch den Guemes-Kanal und dann in Richtung James Island, damit wir an Decatur Island vorbeikommen. Ich markierte die Karte und kehrte zu meinen Gedanken über die Wirtschaftlichkeit des Fischfangs zurück.

Ich stimmte zu (natürlich mit mir selbst), dass die Notwendigkeit, das Netz zu flicken oder zu reparieren, wahrscheinlich bedeutet, dass du tagsüber arbeitest, um am nächsten Abend fischen zu können ... und das bedeutet körperlich gesehen, dass du dich nicht ausruhen oder schlafen kannst. Es war ein gewisser Trost für mich zu wissen, dass Papa gerade die beste verfügbare Kiemennetztechnologie gekauft hatte. Das Netz wurde hauptsächlich aus Monofilament und Nylonfäden gewebt, den stärksten Fasern, die es für den Fischfang gibt, und dem reißfestesten Material, das es gibt.

Es war eine wunderschöne Augustnacht am Sund, in der nur eine leichte, böige Brise mit 5 bis 10 Meilen pro Stunde wehte und der Halbmond sichtbar aufstieg. "Das", dachte ich, "*ist Angeln!*"

Wieder unterbrach mein Vater einen für mich eigentlich glücklichen Gedankengang. "Larry, halte Ausschau nach Fischspringern oder Fischschwärmen."

Wenig später übernahm Dad das Steuer, und als sich die *Rac Jo* der James Island näherte, drosselte er den Motor auf Leerlaufdrehzahl und rief: "Mach dich bereit, das Netz probeweise auszuwerfen." Nachdem das Netz ausgeworfen war, zog ich meine Regenkleidung an (Stiefel, Hose, Jacke), um darauf vorbereitet zu sein, das Netz schnell wieder einzuholen, falls wir zu nahe an Bird Rocks, einem gefährlichen Riff, abtreiben sollten, das zu dieser Zeit

etwa zwei Meilen entfernt. Aber wenn die Gezeiten nicht günstig waren und die Flut das Boot und das Netz in Richtung Bird Rocks Riff treibt, ist es schwierig, das 300-Faden-Netz zu bergen, bevor es sich an den Felsen an den Außenkanten aufhängt.

Glücklicherweise drehte die Flut gerade genug (oder vielleicht war es der Wind), um uns mehr in Richtung Südwesten, zum Lopez Pass, zu treiben, und so dauerte unser "Probeset" ganze zwei Stunden. Der Fang war allerdings sehr dürftig. Wir warfen ooly IO Sockeye, 15 Pinks und 5 Chum Salmon in die Fischtonne.

Die Funksprüche der anderen waren auch nicht ermutigender, und schließlich hören wir, wie Harry Parker uns anruft, um zu sagen, dass er ungefähr das gleiche Glück hatte - "genau wie Alaska". Wir stimmten zu und Dad traf eine neue Entscheidung.

"Steuere in Richtung Walmough Head (Lopez Island) und bereite dich darauf vor, in der Mitte der Rosario Strait festzumachen. Ich kümmere mich um das Netz, du hältst Ausschau nach Schleppern und Dampfschiffen. Denk daran, dass dies eine wichtige Schifffahrtsstraße ist und wir diejenigen sein müssen, die ihr aus dem Weg gehen."

Ein weiteres zweistündiges Stellnetz brachte einen Fang, der fast identisch mit dem des ersten war. Zu diesem Zeitpunkt beschloss Dad, dass wir dorthin fahren sollten, wo Harry gewesen war, nach Whidbey Island, und wir setzten einen Kurs, der durch die Anwesenheit des Mondes, der die Gegend etwas beleuchtete, etwas einfacher wurde. Doch wie es auf See immer der Fall zu sein scheint, können Entfernungen verzerrt werden, und der Mond war keine Hilfe. Das zusätzliche Licht hat mich sogar dazu verleitet, unvorsichtig zu werden, obwohl ich genau wusste, dass es nicht einfach ist, Entfernungen einzuschätzen oder nachts durch überfüllte Gewässer zu navigieren, während man anderen Booten und den dahinter treibenden Netzen ausweicht.

Wir entschieden uns für einen Platz in der Nähe von Rocky Point. Das Angeln war dort etwas weniger anstrengend, weil es keine großen Hindernisse gab, die wir umgehen mussten, aber die nächsten beiden Sätze gaben uns nicht viel Vertrauen. Aber es passte alles zusammen, und am Gegen 5 Uhr morgens hörte ich die Stimme von Kapitän Ted, der uns mitteilte, dass das Far West-Tender bis 7 Uhr morgens in der Bowman's Bay warten würde, um unseren Fang abzuladen.

Ich weiß nicht genau, warum, aber ich war ein bisschen aufgeregt, als ich die Stimme von Kapitän Ted hörte. Wir antworteten mit einem "Roger" und holten das Netz ein, um uns auf den Weg zum Abholpunkt zu machen.

Es stellte sich heraus, dass der Sonnenaufgang durch dichten Nebel verdeckt war. Ich war immer noch im Lotsenhaus und Dad erinnerte mich: "Larry, denk daran, auf die Spitze des Mount Erie zuzusteuern; das bringt uns in den Eingang der Bowman's Bay." Ich brauchte die Anweisung nicht, denn ich hatte das schon oft gemacht, aber als pflichtbewusster Sohn und als Besatzungsmitglied war ich verpflichtet, zu antworten, und das tat ich auch, aber ohne Begeisterung.

"Ja, Papa . Ich dachte mir, dass i c h das schon mindestens hundertmal *gehört habe*.

*und Can liandlc es ohne dny help."*

Als wir an der *SunSet* vorbeifuhren, rief ich ins Steuerhaus: "Guten Morgen, Ted, was für eine unerwartete Überraschung, dich im Puget Sound zu sehen."

"Nun", antwortete er, als er an die Reling seines Bootes kam, "die Fischerei in der Clarence Straits war weiterhin schlecht und Far West wollte sichergehen, dass ich mein Geld verdiene, also schickten sie mich für diese Fahrt hierher." Dann erwähnte Ted: "Ich habe einen garantierten Fünfmonatsvertrag."

"*Sensiblc business*", dachte ich, "weil *tcnâ r ra tdiI3.S itlfi C bCOVCOHp Dollar*." Ich merkte, dass ich in diesen Tagen viel über das Geschäftliche nachdachte. "Wo wohnst du, Ted?" I fragte ich.

"Ich wohne in Blaine, Washington, also ist es schön, wieder zu Hause zu sein."

"Also", dachte ich, "*ist es nicht nur ein Geschäft für Far Wcst, sondern auch ein Segen für Tod Baer*." Ich habe mich für ihn gefreut.

Meine Träumerei wurde unterbrochen, als Kapitän Ted sagte: "Larry, wenn du nächstes Jahr einen Job brauchst, ruf mich an." "Okay, Ted! Vielleicht mache ich das."

Die Fischkutter (Netzkörbe) hatten inzwischen unseren Fang geschwenkt rüber zum *SunSet* und in die seitlichen Fischkisten, und die Gesamtzahl wurde notiert: Es waren 45 Sockeye, 30 Pinks und 18 Chum Salmon. Ted reichte Dad die Fischquittung mit den Worten: "... und du hast besser abgeschnitten als 90 % der anderen Angler!"

"Wir arbeiten hart, Ted", sagte Dad. "Wir sehen uns dann morgen früh." Dad schien tatsächlich ein bisschen stolz zu sein; er lächelte breit, als er das Kompliment hörte. Außerdem gab es einen Vorteil, den Puget Sound in dieser Saison hatte: Die Fischpreise waren im Durchschnitt 30% höher als in Alaska.

Die Rae }o ankerte in der Bowman's Bay und ich bemerkte, dass Virginia S und Thor bereits an einem stationären Netzdock festgemacht waren. Nachdem ich das Deck und den nun leeren Fischbehälter geschrubbt hatte, kletterte ich in die Kojе, denn es war eine sehr lange Nacht gewesen und ich war völlig erschöpft. Bevor ich Zeit hatte, die Augen zu schließen, sagte Dad: "Larry, stell den Wecker auf 16 Uhr."

Nun, es war schon immer schwierig, tagsüber zu schlafen, aber nachdem ich den Wecker gestellt hatte, schloss ich schließlich einfach die Augen und fiel in eine unruhige Ruhephase.

# Wilde Nacht am Weststrand

## Montag, S4. August

**T**t fühlte sich an, als hätte der Wecker an diesem Montagmittag zu früh geklingelt. Ich war immer noch müde, als ich vom Focsal zum Lotsenhaus ging.

Die Sonne schien, als ich versuchte, meinen Kopf frei zu bekommen, um an die bevorstehende Nacht zu denken. I sprang in das große Fischloch (mittschiffs), um die Eistruhe zu durchsuchen, in der wir unser Essen aufbewahrten. "Hamburger Steak ist ein gutes Abendessen für heute Abend", dachte ich. Also nahm ich die Packung Hamburger heraus, warf den Ölofen an und setzte sowohl eine neue Kanne Kaffee als auch eine gusseiserne Bratpfanne auf. Papa, der wieder eingeschlafen war, wachte auf, als der Hamburger und die Kartoffelscheiben, die ich zum Braten hineingelegt hatte, heiß wurden und ihren Geruch zu seiner Koje herüberwehten.

Als ich merkte, dass er wach war, fragte ich: "Dad, was meinst du, wo wir heute Abend fischen sollen?" Er dachte ein paar Sekunden nach, dann erinnerte er sich vielleicht daran, was Kapitän Ted gesagt hatte, dass wir mehr Fische gefangen hatten als 90 Prozent der anderen Kiemennetzfischer, und deutete an, dass wir zu dem Ort zurückkehren würden, an dem wir gestern Abend gefischt hatten.

Wir aßen, ich räumte das Geschirr ab, während Papa das Ablegen vorbereitete, dann lichtete ich den Anker und mit Papa am Steuer fuhren wir aus der Menge der noch ankernden Boote heraus, verließen die Bowman Bay und fuhren nach Süden Richtung Rocky Point. Es war 5:30 Uhr, als wir losfuhren, und ich übernahm das Steuer, etwa eine halbe Stunde bevor wir an unseren Fischgründen ankamen.

Als wir dort ankamen und einen Moment schwebten, um uns zu orientieren und einen Startpunkt für das Netz auszuwählen, sagte Dad: "Es ist noch hell, also lass uns in 20 Faden Wasser nahe am Ufer aussetzen. Wir fahren dicht heran und lassen das Netz ganz langsam los, um sicherzugehen, dass es sich nirgendwo verhakte. Alles lief gut, bis ich in der Dämmerung ein anderes B o o t bemerkte, das sich bis auf etwa 500 Meter südlich von uns näherte. Ich beobachtete, wie

ließen sie ihr Netz in einer Richtung aus, die fast parallel zu unserer verlief. Vom Lotsenhaus aus rief ich nach unten: "Papa, es sieht so aus, als würde das Boot da draußen uns verkorken. (Korken ist ein Begriff, den wir verwenden, um anzuzeigen, dass ein anderes Netz Fische abschneidet, die auf uns zukommen.)"

Ich merkte sofort, wie sich Papas Verhalten von entspannt zu wütend änderte. Plötzlich änderte sich Dads Haltung von streng zu wütend. "Larry, hol mir den riDe!" Das Gewehr war ein 30-40 Springfield-Gewehr aus dem Zweiten Weltkrieg, das Papa für den Fall der Fälle an Bord des Bootes aufbewahrte.

Nun, das sah nach einem "Fall" aus.

Papa, mit dem Funkgerät in der Hand, nahm das Mikrofon in die Hand. "Hier ist WA 3296, Rae Jo, an das Boot südlich von uns" - der Name auf dem Bug des anderen Bootes war aus dieser Entfernung nicht zu lesen, und das Heck war von uns abgewandt, weil ihr Boot praktisch auf einer Linie mit unserem lag - "Du hast uns gerade verkorkt, also nimm entweder dein Netz auf oder ich fange an zu schießen!"

Während ich ungläubig zusah, zog Dad eine Schachtel Leuchtschmuckmunition heraus und lud.

Ich konnte nicht anders, als zu schreien: "Papa, bitte töte ihn nicht, sonst kommen wir ins

Er beachtete mich jedoch nicht, denn er war damit beschäftigt, einen Schuss etwa einen Meter über die Kajüte des anderen Bootes zu platzieren. Er feuerte das Gewehr ab und das Geräusch drang wie ein Donnerschlag an meine Ohren. Der Weg der Kugel wurde von einer roten Linie nachgezeichnet, die genau dorthin führte, wohin er zielte, und die rote Leuchtspur sah für mich riesig aus; ich war zu Tode erschrocken. So hatte ich Dad noch nie gesehen.

Dad schoss noch drei weitere Male kurz hintereinander - einmal vor dem Boot, einmal dahinter und einmal direkt über dem Dach des Lotsenhauses.

"WA 3295, Ror Jo, zu dem Boot südlich von uns. Entweder holst du dein Netz ein oder die nächsten Schüsse kommen durch die Hütte!"

Innerhalb von Sekunden hörten wir den Funkspruch des anderen. "Hier ist WA 9430 an alle Boote in West Beach. Da ist ein Verrückter, der auf mich schießt!" Dann verstummte das Funkgerät, und in weniger als 30 Sekunden sahen wir, wie jemand auf dem anderen Boot sein Netz mit Warp-Geschwindigkeit einholte, und sobald

Als das Netz an Bord war, beobachteten wir, wie das Kielwasser des anderen Bootes immer größer wurde, während es so schnell wie möglich beschleunigte und sich aus dem Gebiet entfernte.

Als sie sich auf den Weg machten, lächelte Dad und sagte: "Larry, glaubst du wirklich, dass ich den Kerl umbringen wollte?"

"Papa, ich weiß es einfach nicht. Aber ich bin froh, dass wir es nicht herausfinden müssen!"

Der Rest der Nacht war weniger dramatisch - und auch nicht viel produktiver. Am Ende hatten wir mehrere Sets in Ufernähe und dann noch mehrere Läufe in der Mitte des Kanals westlich von Smith Island. Die Fangmenge war ungefähr die gleiche wie am Montag.

Als wir am Dienstagmorgen in Bowman's Bay den Fisch auf der SunSet entluden, fragte Kapitän Baer lächelnd: "Hast du gehört, dass ein Fischer gestern Abend auf ein anderes Boot geschossen hat?"

Bevor ich den Mund aufmachen konnte, antwortete Dad: "Ja, ich habe etwas im Radio gehört, aber das ist alles!"

Die Ergebnisse der nächsten zwei Tage waren nicht ermutigender. Wir erzielten zwar Einkommen, aber nicht genug. Das war entmutigend.

Am Donnerstagnachmittag beschloss Dad, dass wir das Boot in La Conner festmachen würden, und so legten wir etwas früher ab, weil am Deception Pass eine dieser Gezeiten herrschte, die wir passieren mussten, um unser Ziel zu erreichen. In dieser engen Passage fließt die Flut mit mehr als 10 Knoten, also ist die einzige vernünftige Zeit, um es zu wagen, die Ebbe, wenn das Wasser am freundlichsten zu Schiffen ist. Wir hatten genug Zeit, um die Passage sicher zu bewältigen, wenn wir uns sofort auf den Weg machten. Nach dieser schwierigen Etappe verlief die Fahrt durch die Skagit Bay und den Swinomish Channel problemlos, und wir legten noch vor Sonnenuntergang am La Connor City Dock an. Ich ging sofort an Land, um Mama vom nächsten öffentlichen Telefon anzurufen. Während ich wartete, fragte ein anderer Fischer: "Hi, ich bin Ray. Brauchst du eine Mitfahrgelegenheit nach Hause?"

"Ja", antwortete ich. Papa und ich. Ich rufe meine Mutter in Mount Vernon an, damit sie uns abholt."

"Nun, ich kann dir etwas Zeit sparen! Wenn du sofort gehen kannst, werde ich dich dort. Ich wohne hinter Mount Vernon."

"Wir müssen meinen Dad holen", sagte ich, also gingen wir gemeinsam zurück zum Dock und entdeckten Dad, der gerade die Kabinentür schloss. Wir liefen sie

zu dem Ort, an dem Rays Truck, ein 61er Chevy Apache, geparkt war. Ray und Dad unterhielten sich auf dem Weg dorthin über das Angeln, aber als wir beide im Fahrerhaus saßen und der Truck losfuhr, sagte Ray  
sagte: "Hast du gehört, dass ein Typ auf einen anderen Angler geschossen hat?" Papa antwortete: "Ja, es kam im Radio, kurz gesagt."

"Der Typ hat auf mich geschossen", sagte Ray, "und das war viel zu nah!"

Ich musste mir ein Lachen verkneifen, als mein Vater mit ernster Miene sagte: "Du musst beim Angeln im Puget Sound wirklich vorsichtig sein. Du solltest besser wissen, was du tust ..." und seine Stimme verstummte.

Vielleicht hat Ray es verstanden, vielleicht auch nicht. Aber es folgten 25 Minuten Stille, bis wir zu Hause ankamen.

"Danke fürs Mitnehmen, Ray."

Ich hatte jetzt fast drei volle Tage Zeit, um mich zu entspannen, über das kommende Schuljahr nachzudenken und mich auf die Fußballsaison vorzubereiten. Aber das Angelabenteuer war noch nicht ganz vorbei.

# Puget Sound

## s "ntag, 30. August

er heutige Nachmittag kam viel zu schnell. I war gerade dabei, sich zu entspannen. Aber der Tanz in der örtlichen Moose Lodge am Samstagabend war ein Reinfall gewesen, weil nur wenige Mädchen gekommen waren. Und ich konnte keinen Kontakt zu Jeannie für ein Date, also könnte ich genauso gut arbeiten.

Nachdem Mom uns am La Connor City Dock abgesetzt hatte, startete Dad die Rde-}o und wir fuhren im Leerlauf den Swinomish Channel hinunter, um bei Erwin's den Treibstoff- und Frischwassertank zu füllen.

Dad sah im Gezeitenbuch nach und erkannte, dass wir etwas mehr Geschwindigkeit brauchen würden, um bei Ebbe durch den Deception Pass zu kommen. Sobald wir in den Swinomish-Kanal einfuhren, erhöhte Dad die Motordrehzahl auf 1800 Umdrehungen pro Minute und wir setzten einen Kurs in Richtung Hope Island und Hoypus Point, was uns zum Eingang der engen Passage am Deception Pass brachte. In Bezug auf den Tidenhub war alles in Ordnung, aber gerade als wir die Hälfte des Passes erreichten, hörte ich ein seltsames, knallendes Geräusch und Dad rief aus dem Steuerhaus: "Wir haben die Kontrolle über das Steuer verloren! Larry, komm her und übernimm das Steuer, während ich mir das ansehe." Er drosselte die Leistung auf Leerlaufdrehzahl und rief, während er die Lenkung überprüfte: "Larry, sei bereit, die Geschwindigkeit wieder zu erhöhen, sobald ich es dir sage."

Ich beeilte mich, zu übernehmen, und Papa überprüfte schnell die Steuerketten der Innen- und Außenkabine. Es gab keine Kettenrisse. Glücklicherweise trieben wir mit einer Geschwindigkeit und einem Bootswinkel, der es mir ermöglichte, mich mit einem Ruder von den wenigen Felsen abzustoßen, ohne das Boot zu beschädigen.

Als die Rac-Jo um Yokeko Point und in Richtung Dewey driftete Strand, schalteten wir den Motor aus und warfen den Anker, um unser Abdriften in Richtung Ufer zu verlangsamen. Ich ging nach achtern und öffnete die Bodenbretter am Heck, um zu prüfen

das Ruder. Die Steuerkette des Ruders war intakt, aber sie war sehr locker, da einer der Steuerblöcke von den Bootsrippen abgebrochen war und der andere gefährlich nahe daran war, dasselbe zu tun.

"Papa, die Steuerblöcke am Heck müssen wieder angebracht werden."

Es war eine einfache Reparatur. Wir mussten nur die Hecksteuerblöcke fast an der gleichen Stelle anbringen, ohne die Schraubenlöcher zu berühren, die versagt hatten, und sie mit neuen Schrauben in den Bootsrippen befestigen. Das dauerte etwa eine halbe Stunde. Danach schalteten wir das Boot wieder ein, testeten das Rigg noch in Ufernähe und fuhren dann in das restliche Wasser des Deception Pass, aber jetzt, bei Ebbe, war es etwas brenzlicher als sonst.

*"Was für eine Art, die Tittenwoche zu beginnen!"* dachte ich. *"Zeit, etwas zu kochen."*

Was könnte sonst noch schiefgehen?

Wir kamen ohne weitere Zwischenfälle am Rocky Point an und Papa beschloss, wie schon in der Woche zuvor in Ufernähe zu fischen. Als ich kurz nach dem Abendessen an Deck ging, um das Netz zu überprüfen und mich umzuschauen, bemerkte ich, dass der Wind etwas aufgefrischt hatte, aber das Einzige, was noch zu sehen war, war ein nicht identifizierbares kleines Boot, wahrscheinlich ein kleines Skiff mit Außenbordmotor, das etwa drei bis fünf Meilen entfernt im Zickzackkurs fuhr.

"Papa", rief ich, "komm und sieh dir das an. 'was denkst du?"

Innerhalb der nächsten Minuten, als die Dunkelheit hereinbrach, wurden die grünen und roten Lichter des kleinen Bootes deutlich sichtbar und es war klar, dass es in unsere Richtung fuhr, aber immer noch im Zickzackkurs, als ob die Steuerung aus dem Gleichgewicht geraten wäre. Aber es wurde nicht langsamer, und bevor wir etwas dagegen tun konnten, überquerte das kleine Boot die Korkleine unseres Netzes, die an der Oberfläche lag, und wurde etwa drei Meter in die Luft geschleudert, wie ein Lachs am Haken. Der Außenbordmotor verhedderte sich im Netz und blieb mitten in der Luft stehen, und dann schlug das kleine Boot ins Wasser ein.

Dringend rief Papa: "Larry, lass das Bootsende des Netzes los und wir gehen nachsehen, was passiert ist!"

Wir drehten uns um und folgten der Richtung des Kiemennetzes. Bald stellte sich heraus, dass sich der Außenbordmotor des kleinen Bootes in unserem Netz verheddert hatte - etwa 30 Fuß vor dem Ende des Netzes.

Die beiden Männer an Bord versuchten, sich aufrecht zu halten, was ihnen sehr schwerfiel. Einer von ihnen fragte: "Was macht ihr hier?"

Papa stellte seine eigene Frage: "Was zum Teufel machst du nachts am Weststrand von Whidbey Island? Kiemennetzfischer fischen nachts, Leute! Es ist Lachssaison für die kommerzielle Fischerei!"

Einer der Bootsinsassen sagte daraufhin: "Ich werde dieses Netz zerschneiden".

Mit stählernem Tonfall beugte sich Papa vor und schrie fast: "Ich würde dir *nicht* raten, auch nur einen Teil meines Netzes zu zerschneiden!"

Ich hatte wirklich erwartet, dass Dad nach der 30-40 Springfield riBe greifen würde! A u c h der Mann hatte den Dreh raus, erstarrte und schaute erstaunt auf die Aufforderung.

"Larry, schiebe die Bojen an die Seite des Bootes und wirf den Dummies eine Leine zu. Dann rufst du den Bootsinsassen zu: "Bindet euch an uns und bleibt genau da, wo ihr seid. Wir werden versuchen, euren Motor aus unserem Netz zu entwirren."

Leider nahmen der Wind und die Wellen weiter zu, als Papa das kleine Boot neben uns herzog und sich hineinsetzte, sodass die Arbeit nicht so einfach war, wie sie hätte sein können. Aber Papa kennt seine Netze und konnte sie mit minimalen Netzschäden freischneiden.

1 Ich hoffte, dass der Vorfall vorbei war, aber als Papa versuchte, den Motor des kleinen Bootes zu starten, passierte nichts außer einem Stottern, dann sprang er für einen Moment an und beschleunigte auf eine Geschwindigkeit, die sich wie die volle Geschwindigkeit anhörte - aber er fuhr nirgendwo hin. Dad brauchte nur einen Moment, um die Diagnose zu stellen: "Der Scherstift am Motor ist gebrochen." Er wandte sich an die beiden Männer an Bord und fragte: "Habt ihr irgendwelche Ersatzteile an Bord?"

Die Antwort war "Nein".

"Tja", sagte Dad, "dann müssen wir dich an uns binden und nach Bowman's Bay fahren. So wie es aussieht, schaffen wir es nicht durch den Deception Pass. Larry, zieh unser Netz von der Backbordseite ein.

Die Flut war viel zu stark (Ooding) für uns, um durchzukommen Deception Pass und in die Comet Bay, und das Wetter wurde immer schlechter; es regnete jetzt und der Wind und der Seegang nahmen weiter zu. Ich zog schnell meine Regenkleidung an und griff nach dem Angelhaken mit dem langen Griff, um die Netzboje zu greifen. Dann ließ ich die hydraulische Trommel so schnell laufen, wie es ging, um das Netz schnell einzuholen, wobei ich nicht viel auf den Spannungsausgleich achtete. Es würde viel zusätzliche Arbeit geben, um das Netz wieder fangfähig zu machen!

Also waren wir hier, genau zu dem Zeitpunkt, als wir erwarteten, dass die Fischerei richtig gut werden würde, und kümmerten uns um diese unvorsichtigen und verdorbenen jungen Männer.

Als das Kiemennetz an der hydraulischen Trommel befestigt war, war der Seegang so stark, dass wir das kleine Boot nicht einfach neben unserem Boot festmachen konnten. Wir mussten es abschleppen, auch wenn dabei die Gefahr bestand, dass das kleinere Boot kentert und die Schleppleine reißt und das kleine Boot im Sturm für immer verloren geht.

Ich wählte eine schwere Schleppleine von unten aus, knotete sie sicher an der Steuerbordklampe unseres Bootes fest und reichte das andere Ende an Dad weiter, der es am Bug des kleinen Bootes festmachte, so dass genug Leine frei war, um sicherzustellen, dass das kleinere Boot auf sich selbst gestellt war.

Die beiden Insassen des kleinen Bootes bestanden darauf, dass sie bei ihrem Boot bleiben. Also sagte Papa: "Okay, geht direkt unter Deck und bleibt in eurer Kabine! Und bleibt dort!" Dann kletterte er zurück an Bord unseres Bootes, löste die Leinen, mit denen ihr Boot an unserer Steuerbordseite festgemacht war, und legte die Schleppleine aus, bis ihr Boot etwa 50 Fuß vor unserem Heck auf dem Wellengang trieb.

Abgesehen davon, dass Papa ungewöhnlich schweigsam war und sich fast auf die Lippe zu beißen schien, lief das Schleppen gut. Mit ihm am Steuer durchquerten wir den äußeren Eingang des Deception Pass und der Seegang nahm noch mehr zu. Ich bemerkte, dass einer der Männer, denen wir gesagt hatten, sie sollten in

der Kajüte des kleinen Bootes kam aus der Kajüte heraus und taumelte zum Heck, um einen Schluck aus einer Whiskeyflasche zu nehmen. Als die nächste große Welle das kleine Boot traf, kippte der Mann über Bord.

"Papa, Mann über Bord!" schrie ich.

Ich löste die Heckschlepplleine, damit das Boot im Schlepptau den Mann im Wasser nicht mehr so leicht treffen konnte, und rannte dann hinunter zum Bug, um den großen Suchscheinwerfer zu holen. Das dauerte nur ein paar Sekunden, und Papa hatte den Motor sofort zurückgedreht, aber wir waren schon ein ganzes Stück über die Stelle hinaus, an der der Mann über Bord gegangen war. Die Nacht war stockdunkel, und die Wellen erreichten jetzt eine Höhe von 8 bis 12 Fuß! Es wäre ein Wunder gewesen, den Mann unter diesen Bedingungen zu finden. Papa saß am Steuer und fuhr mehrere langsame Runden um die Stelle, an der der Mann vermutlich über Bord gegangen war. Bei der dritten Überfahrt sah ich etwas! Da war er! Er spritzte heftig, um seinen Kopf über Wasser zu halten. Er war am Leben! Ich schrie, so laut ich konnte, und Papa stellte den Motor ab. Wir waren nur noch etwa 30 Meter von dem Mann entfernt, und ich warf die Rettungsweste so genau, dass sie nur etwa einen Meter vor dem ausgestreckten Arm des Mannes landete. Ein paar Sekunden später hatte er beide Arme um die Rettungsweste und ich zog ihn längsseits. Er war sichtlich erschöpft.

"Halt durch, wir haben dich!" rief ich und griff nach ihm. Ich nahm jeden seiner Arme in die Hand und zog. Er war keine große Hilfe, aber als seine Schultern das Schott hinter sich gelassen hatten, beugte er sich von der Taille her und ich konnte ihn an Bord ziehen.

"Beweg deinen Hintern nach unten und zieh dich warm an!", rief Papa, und der Mann verschwand in der Kabine.

Dann erinnerte ich mich daran, dass ich den Suchscheinwerfer herumfegen musste

um zu sehen, ob ich ihr Boot ausfindig machen kann. Der Scheinwerfer war immer noch eingeschaltet, lag auf dem Deck und rutschte herum, als das Boot sich neigte und gierte. Ich konnte den Scheinwerfer greifen und das Meer um uns herum absuchen. In wenigen Augenblicken konnte ich

Sägen

Das kleine Boot befand sich in der Nähe der Küste von West Point und dümpelte zwischen einer Gruppe von Felsen herum, die sehr gefährlich sein konnten, erinnerte sich I. I

rief ich Dad zu, der das Boot im Lichtstrahl sah und mir zurief: "Mal sehen, ob wir es abfangen können, ohne uns dabei zu verletzen."

Er brachte die *Rae Jo* auf eine Linie mit dem kleinen Boot, das offensichtlich durch den Aufprall auf einige der Felsen beschädigt worden. Wir kamen näher, wurden langsamer und ich sah die Zeitleiste, die zum Anlegen hergestellt worden war. Sie war frei von den Felsen und konnte wahrscheinlich mit ein wenig Mühe gegriffen werden. Dad erkannte das und rief: "Larry, schnapp dir die Leine! Das kleine Boot war gerade gegen einen Felsen geprallt, und die Kombination aus Tide und flachem Wellengang hatte es von dem tückischen Riff in die Fahrinne geschoben."

Während ich das Licht auf das Ende der Schleppleine richtete, griff ich nach dem Bootshaken, den wir immer dabei hatten, und packte damit die Schleppleine so weit wie möglich vom Ende entfernt. Ich wirbelte das gebogene Ende des Bootshakens einmal herum und hoffte, dass sich das Seil dadurch besser am Haken festhalten würde. Die Taktik ging auf, und das Seil blieb lange genug liegen, dass ich es mit meiner behandschuhten Hand einholen und greifen konnte. Dann war es ein Leichtes, es mit einem schnellen Palstek an der hinteren Steuerbordklampe festzumachen und so das kleine Boot wieder in Schleppposition zu bringen.

"Gute Arbeit, Larry", rief Dad, schraubte den Gashebel wieder auf Reisegeschwindigkeit hoch und wandte sich schnell vom Ufer und den Felsen ab, um zurück in das klare, aber sehr raue Wasser des Kanals zu fahren.

Als wir die Mündung des Passes hinter uns gelassen hatten und sich das Wasser etwas beruhigt hatte, wies Dad mich an, die Schleppleine zu verkürzen, damit das kleine Boot bei der Einfahrt in die Bowman Bay nah genug an uns dran war, um nicht an der Felswand hängen zu bleiben, die die Einfahrt flankierte.

"Dad, ich sehe keinen Anker an diesem Boot, also müssen wir es am Netzkahn festmachen". Ich sah, wie er nickte, und konzentrierte mich wieder darauf, den Schleppkahn näher heranzubringen und die Schleppleine zu sichern, als der Abstand zwischen uns nur noch etwa 15 Fuß betrug.

Als wir sicher in der Bowman's Bay waren, zog ich das kleine Boot längsseits und wir ließen es an der Barkasse festmachen. Endlich konnten wir

entspannen, zumindest für ein paar Minuten. Ich hätte die beiden jungen Männer gerne verhört, um sie für ihr kostspieliges Vergehen zu bestrafen, und ich fing an, ihnen Fragen zu stellen, noch bevor wir an der Anlegestelle waren, wo wir sie absetzen würden.

"Larry, vergiss es. Das brauchen wir nicht zu wissen. Ich weiß nur, dass wir fischen gehen müssen", sagte Dad mit ernster, vielleicht sogar besorgter Stimme.

Das kleine Boot hatte weder ein Funkgerät, noch hatten die Jungs einen Ersatzscherstift für den Außenbordmotor. Ich war darüber besorgt, aber Dad hatte mich daran erinnert, dass das alles nicht unsere Sache war. Das Fischen war unser Geschäft, und wir mussten es wieder aufnehmen. So wütend ich auch war, gab ich den beiden eine letzte heiße Tasse Kaffee. Aber ich habe sie wenigstens ein bisschen kritisiert, indem ich ihnen sagte: "Was glaubt ihr, was ihr nachts außerhalb von Whidbey Island während der kommerziellen Kiemennetzfischerei gemacht habt? Dafür gibt es keine Entschuldigung, und wenn du auf einem Boot trinkst, kann dich das fast umbringen! Übrigens, wie heißt ihr eigentlich ...?" Ich wollte gerade so richtig ausrasten, aber Papa unterbrach mich.

"Ganz ruhig, Larry, wir brauchen nicht mehr zu wissen. Es reicht, dass wir alle in Sicherheit sind. Also, lasst uns loslegen!"

Als sie unser Boot verließen und den Steg betraten, sahen die beiden jungen Männer aus wie kleine Jungs, die mit der Hand in der Keksdose erwischt wurden, ein bisschen beschämt, ein bisschen verloren und sehr verwirrt, denn ich glaube, keiner von ihnen war bisher wieder nüchtern geworden.

Der Mann, der über Bord fiel, schaffte es zu sprechen und sagte: "Mein Name ist Jim Johnson und das ist mein Freund Randy Travis. Das Boot gehört mir, und danke, dass ihr uns gerettet habt. Jim sagte weiter: "Wir sind einer Straßenkarte von Whitey Island gefolgt, und als es dunkel wurde, haben wir uns verfahren und nicht daran gedacht, dass Kiemennetzfischer nachts fischen."

"Wo wohnst du?" fragte Papa und holte einen abgenutzten Bleistift und ein kleines Notizbuch über der Navigationskonsole hervor. "Schreibt eure Adressen und Telefonnummern auf, falls euch jemand kontaktieren will."

Die jungen Männer kamen mir entgegen und gaben mir das Heft und den Stift zurück, weil ich näher bei ihnen stand. Ich bemerkte, dass sie beide aus Seattle kamen.

Papa sagte: "Larry, es ist Zeit, angeln zu gehen und etwas Geld zu verdienen!"

Er nahm das Funkmikrofon in die Hand und sprach hinein: "WA 3296, Roc-}o, rufe Sonnenuntergang, bist du dabei, Ted?" SunSet antwortete, und Dad sagte zu Kapitän Ted: "In der Bowman's Bay ist ein beschädigtes kleines Boot am Netzkahn festgemacht. Es braucht einen Scherbolzen für einen Außenbordmotor. Kannst du helfen?"

SunSet antwortete, dass sich um alles gekümmert würde, also gab Dad Kapitän Ted die Informationen, die die jungen Männer uns gegeben hatten, und wir fuhren erneut zu den Fischgründen und kamen irgendwann nach 23 Uhr an. Als ich das Netz für den ersten Fang am Rocky Point aussetzte, bemerkte ich, dass die Lücke, die der Außenbordmotor in unser Netz gerissen hatte, nicht sehr groß war.

*"Ein kleiner Trost", dachte ich, "wenn ich gewinne, kann ich den Jungs ein reales Bild von mir zeigen!"*

Aus dem Werbefunk erfuhren wir, dass das Angeln in der ganzen Gegend gut war. Sogar Harry Parker war begeistert. "Earl, ich fische etwa 10 Meilen südlich von dem Ort, an dem du letzte Woche gefischt hast, per Victor. Virginia S, over and out."

Da war es, das Codewort "Victor". Angeln ist sicher gut, zumindest für Harry.

Die kommerzielle Fischerei ist von Natur aus eine Chance, die man entweder nutzen oder verpassen kann. So wie Menschen unberechenbar sind, sind es auch Fische. Es hängt einfach davon ab, wie die Lachse den Gezeitenkanälen, dem Meeresufer, den Nahrungsquellen oder der Richtung zum Süßwasserfluss folgen, in dem sie laichen werden. Ich habe sogar schon Situationen erlebt, in denen das Boot vor oder hinter uns viele Fische gefangen hat, während wir nur wenige erwischt haben. Und natürlich gab es auch Situationen, in denen genau das Gegenteil der Fall war.

Durch diesen späten Start, der durch den ganzen Trubel um die Rettung des kleinen Bootes verzögert wurde, fingen wir nur den gleichen Dollarwert an Lachsen wie am Sonntag zuvor, als die Fischerei bei weitem nicht so gut war. Ich musste mir meinen Ärger von der Seele reden.

"Papa", sagte ich, "ich glaube, die Typen schulden uns Geld, weil sie uns die Einnahmen aus dieser guten Angelnacht gekostet haben."

"Ganz ruhig, Larry", antwortete er. "Wir sind alle besser dran, wenn wir diese Erfahrung machen. Sie werden in ihrem Boot vorsichtiger sein, und wir sind froh, dass wir ein paar Jungs vor der wahrscheinlichen Selbstzerstörung bewahrt haben."

Ich konnte dieser Einschätzung nicht widersprechen, aber es dauerte eine Weile, bis sich mein Ärger gelegt hatte.

Die Rae-}o fuhr um 7 Uhr morgens in die Bowman's Bay ein, wo die SunSet nur Fisch von Booten der Far West Company annahm. Wenn der Fischfang gut ist und die Konservenfabriken nicht alle Fische verarbeiten können, nehmen die Fischereifirmen nur Lachse von firmeneigenen Booten an.

Eine weitere Sache, für die wir dankbar sind: Papa hatte einen festen Vertrag und viel Erfahrung mit Far West, so dass wir immer sicher sein konnten, dass unser Fang an einem bestimmten Tag den bestmöglichen Preis in der Markte erzielen würde.

Während wir unseren Fang abluden, erzählte mir Kapitän Ted, dass er einen Scherstift für das gerettete Boot gefunden hatte. Der Einbau ging schnell, der Rumpf des Bootes wurde nicht dauerhaft beschädigt (kein Wasseraustritt), und die jungen Männer reisten ab, sobald ihr Boot wieder seetüchtig war.

"Ich glaube, die Jungs haben gestern Abend ein paar wertvolle Lektionen von euch beiden gelernt.

Nun, das war's. Wenn noch etwas Wut übrig war, war sie jetzt für immer verflogen. "Danke, Kapitän Ted." Ich fragte mich, ob wir jemals wieder etwas von diesen beiden jungen Männern hören oder sehen würden. Und nach allem, was wir durchgemacht hatten, fragte ich mich auch: "Was wird am Montag 6c sein?"

# Smith Island

## Montag, 31. August

**T**ie Fiae-Jo fuhr um 17 Uhr aus der Bowman's Bay heraus und Dad beschloss, uns nach Smith Island zu fahren, das etwa 10 Meilen westlich von Rocky Point am Eingang der Straße von **Juan De Fuca** liegt. Dieses Ziel machte mich stutzig, denn die Gezeiten um Smith Island sind stark und das Riff ist tückisch. Es war nicht mein Lieblingsplatz. Es war besonders schwer festzustellen, ob das Kiemennetz längsseits, in das Riff hinein oder aus dem Riff herausgezogen wurde, und diese Ungewissheit hatte schon viele Fischer ihre Netze gekostet, weil sie am Riff hingen und über das Riff gespült wurden dass sie unwiederbringlich sind.

Genauso gefährlich war die Tatsache, dass in der weiten, offenen Straße von Juan De Fuca die Wellen immer kabbelig sind, oft angetrieben von einem Wind mit 10 bis 15 Meilen pro Stunde, der unweigerlich Tag und Nacht 3 bis 4 Fuß hohe Wellen erzeugen würde. Aber Papa war der Chef, also habe ich mich nicht beschwert oder gar etwas zu **seiner** Entscheidung gesagt.

Eine halbe Meile südwestlich von Smith Island befahl Dad: "Larry, mach schon mal das Netz los. Ich tat es, und Dad gab mir noch eine Warnung mit auf den Weg. "Zieh deine Regenkleidung nicht aus und lass die hydraulische Trommel in Gang, denn wir müssen das Netz vielleicht schnell einholen, wenn wir Richtung Ufer treiben.

Allerdings zog die Flut das Netz und das Boot ein wenig von Smith Island weg, so dass dies ein nahezu perfektes Stellnetz war. Und nach gestern brauchten wir etwas göttliche Vorsehung, um uns zu helfen.

Wenn es in ruhigen Gewässern viele Lachse gibt, kannst du normalerweise sehen, wie die Fische auf die Korkleine treffen, wenn sie ins Netz platschen. Aber da der Wellengang an diesem Tag hoch war, gab es keine Anzeichen dafür, dass wir uns direkt über einem großen Lachsschwarm befanden. Aber als wir sahen, dass die Ladung

Als wir das Netz einholten, entdeckten wir, dass wir gerade das beste Kiemennetz der Saison gefangen hatten.

Als wir uns an all die Tage erinnerten, an denen wir nur 40 oder 50 mittel- und niedrigpreisige Lachse im Netz hatten, waren Dad und ich überglücklich, als wir schnell 450 Sockeye herausfischen konnten. Sockeye wird gemeinhin als "Geldfisch" bezeichnet, da der Marktpreis pro Pfund deutlich höher ist als bei allen anderen Lachsarten.

"Larry, lass uns noch ein Set an der gleichen Stelle versuchen."

Wir räumten das Netz aus und begannen so schnell wie möglich mit dem neuen Satz, aber ein weiteres Wetterhindernis tauchte in Form von Nebel und starkem Regen auf, der schnell einsetzte. Wir hatten große Schwierigkeiten, die Richtung des Netzes herauszufinden, also holte ich den Suchscheinwerfer heraus.

Kaum hatte ich die Lampe eingeschaltet, erschrak ich so sehr, dass ich sie fast über Bord geworfen hätte, als ein Nebelhorn ertönte - ganz in der Nähe - und wir die Lichter eines riesigen Hotels sahen, das aus dem Nebel auf uns zukam.

"Papa, was denkst du?"

"Das muss ein Dampfschiff sein!", war die Antwort. Als das riesige Schiff seinen Kurs fortsetzte, der so aussah, als würde er unseren genau kreuzen, war ich mir nicht sicher, ob sie uns auf ihrem Radar gesehen hatten (alle großen Boote hatten Radar und andere ausgeklügelte elektronische Geräte, sogar im Jahr 1964), denn bei starkem Regen können kleine Boote wie unseres auf dem Radarschirm eines gigantischen Frachtdampfers wie dem, der uns jetzt bedrohte, wie Regensprenkel aussehen.

Papa rief: "Wirf das Bootsende des Netzes ab, dann laufen wir hin und her und folgen der Richtung des Netzes, und vielleicht sieht uns das Schiff als Schiff auf seinem Radar, statt nur als Regenfleck."

"Feuer und Flamme", dachte ich, "aber *der Trick ist, dass wir den Stoff nicht in unserem eigenen Requisit bekommen, wenn wir ihm folgen - wir könnten die ganzen 300 Klafter davon verschlingen.*"

Nachdem wir die Enden des Netzes mehrmals durchgespannt und dem Dampfer mit dem Suchscheinwerfer zugewinkt hatten, bemerkten wir eine leichte Änderung ihres Kurses, und etwa eine Minute später fegte der Dampfer an uns vorbei, nicht mehr als 10

Meter an Backbord von unserem hilflosen kleinen Schiff entfernt. Es kam so nah heran, dass ich es hätte berühren können - aber wenigstens war es nur ein kleines Frachtschiff und kein Schleppschiff, das vielleicht große Lastkähne hinter sich hergezogen hat.

Als wir uns nach diesem Vorfall beruhigt hatten, dachte I: "Links, tåere hat *nicht been a dull moment this week!*" "

Wir verlegten das Bootsende unseres Netzes (das auch von dem vorbeifahrenden Riesen verschont geblieben war) und befestigten es wieder an der Bordhydraulik. Alles war wieder "normal".

Ein Schluck Kaffee war eine nette Abwechslung, und es gab nur wenig kommerzielles Angelradiogeplapper. Das Fehlen von Radiogesprächen war eigentlich eine gute Nachricht für uns, denn normalerweise beschwerten sich alle lautstark und häufig, wenn die Fischerei schlecht ist, aber niemand redet, wenn die Fischerei gut ist.

Dad beschloss, Harry Pa'rker anzurufen, und als sie Kontakt aufnahmen, berichtete Harry, wo wir fischten, und sagte dann: "Wir sind an der gleichen Stelle wie letzte Woche, "Victor" ist gut, Earl."

"Rae-Jo zurück. Das Gleiche hier. Over and out." Jetzt wussten wir beide, dass der andere eine gute Nacht hatte. Und das hatten wir auch.

Unser nächster Satz erbrachte 325 Sockeye. "Offensichtlich muss rms der Höhepunkt *der tic* Fraser River run", dachte ich. "Wenn es *noch eine* Woche *dauert, werde ich* schief *überrascht sein.*

Als wir den Funkverkehr verfolgten, hörten wir von der Möglichkeit eines Fischereistopps und es schien, dass es dafür mehrere Gründe geben könnte. Wenn zum Beispiel die Kiemennetz- und Ringwadenboote Tausende von Fischen fangen, können die Konservenfabriken den Fisch manchmal nicht schnell genug verarbeiten. Anstatt ein Überangebot an Fisch zu akzeptieren, nur um ihn dann verölen zu lassen, bitten die Konservenfabriken die Washingtoner Fish and Game und die Kanadische Fischereibehörde für eine Fangbeschränkung von 24 oder 48 Stunden. Oder,

Hinzu kommt der Umweltaspekt, dass jede legale Fischereibehörde gesetzlich verpflichtet ist, dafür zu sorgen, dass mindestens eine bestimmte Anzahl von Fischen nicht gefangen wird, damit eine ausreichende Anzahl von Fischen flussaufwärts zum Laichen gehen kann, wodurch sich die Lachse fortpflanzen und weiterleben.

Als die dunkle Nacht zum Tageslicht wurde, ging die Zahl der gefangenen Fische drastisch zurück, aber trotzdem war unser Fischbehälter fast voll, und als wir unseren Fang in der Bowman's Bay auf die SunSet verladen hatten, sagte Kapitän Ted Baer: "Glückwunsch, Earl, du bist wieder einmal das beste Boot."

1100 Sockeye, zu einem Durchschnittspreis von 7 Dollar pro Fisch - das war genau das, was die Familie Sparks finanziell brauchte.

## Dienstag, 1. September

Nachdem wir unseren Fisch abgeladen und den Fischkübel ausgeräumt hatten, ankerten wir wie immer in der Bowman's Bay und schliefen ausgiebig und träumten von Fängen wie dem, den wir gerade genossen hatten. Aber als der Wecker um vier Uhr nachmittags klingelte, war ich immer noch etwas müde und mürrisch, aber das Bedürfnis nach einer guten Mahlzeit trieb mich an und ich fühlte mich viel besser, nachdem ich gegessen hatte.

"Larry, können wir das noch mal machen?" fragte Papa.

"Das wäre toll, Dad, wir haben die ganze Saison über Glück gebraucht."

Papa empfahl uns, dorthin zurückzukehren, wo wir am Vortag geangelt hatten, und ich stimmte zu. "Ich laufe von *einem guten Platz weg!*" dachte ich, "w6er sind *Sockeye Lachs appar to bc coming through fee Srrair off Juan dc Fuca, then Rosario Straif, Strait oJ Georgia, and eventually ro Fraser River, Canada.*" Und je mehr ich darüber nachdachte, wie reichhaltig diese Gewässer sein müssen, desto aufgeregter wurde ich.

Und ich blieb in dieser Nacht aufgereggt, denn jedes Mal, wenn wir das Netz einholten, enthielt es gut aussehende Dollars in Form von vielen reifen Sockeye-Lachsen. Und die Fahrt verlief routinemäßig (und das war sehr gut, angesichts all der Probleme, mit denen wir in letzter Zeit konfrontiert worden waren - mechanische Pannen, Dampfer und Schlepper, ignorante Bootsfahrer und Dads Schießübungen mit Rays störendem Boot). "Yiip", dachte ich, "nach all *dem* habe *ich* Fnndlr alle *tâc* Routine" *râeJisâing cnmncnt kann* mir geben." Ein strahlend heller Vollmond trug zur Gemütlichkeit bei, und er war wirklich schön, so hell, dass er die Sterne um ihn herum auf fast der Hälfte der Strecke bis zum Horizont verdeckte.

Viele Leute hätten diese Nacht als "langweilig" bezeichnet, aber nicht ich. Und bevor es vorbei war, wurde die Langeweile von Zeit zu Zeit durch ein paar Probleme unterbrochen: ein Driftvorfall, der uns viel zu nah an einen gefährlichen Felsenschwarm brachte, und ein Eindringen von Hundshaien, die von den Lachsen aussortiert und weit über Bord in eine Richtung weg vom Netz geworfen werden mussten. Wie ich bereits erwähnt habe, hat der Hundshai einen sehr scharfen Knochen hinter der Rückenflosse, und dieser Vorsprung in Verbindung mit der Tatsache, dass seine Haut eine raue, sandpapierähnliche Textur hat, bedeutet, dass eine Konzentration dieser Sorte ein ganzes Kiemennetz zerreißen kann, wenn sie sich daraus befreien wollen. Ein unvorsichtiger Fischer kann

Netz im Wert von 3.000 Dollar in einem einzigen, zweistündigen Set. Wir rechneten allerdings mit solchen Problemen und hielten Ausschau, denn der Hundshai schwimmt gerne ganz nah an der Oberfläche, wenn das Licht des Vollmonds direkt auf die Meeresoberfläche scheint - und diese Anziehungskraft war in dieser Nacht ganz besonders ausgeprägt!

Wir haben in dieser Nacht alle aufdringlichen Fische ohne Verletzungen beseitigt, was ein echter Triumph war, denn selbst ein kleiner Stich in den Finger durch die Knochenflosse eines Hundshais kann im schlimmsten Fall eine Blutvergiftung verursachen - und im besten Fall tagelange Schmerzen danach. Ich erinnere mich sogar, dass Harry Parker einmal eine Blutvergiftung durch einen Hundshai erlitten hatte, die ihn ins Krankenhaus brachte.

Wie du siehst, kann das Angeln rund um Smith Island ein wenig unsicher sein, denn du musst die Größe, Tiefe und Lage der Riffe und Felsen, die sich vor der Insel befinden, abschätzen. Aber das gehört nun mal dazu. Zahlreiche Fischer haben ihre Netze zerfetzt, als sie versuchten, diese gefährlichen Stellen zu beangeln, und die starken Gezeiten auf der Insel machen es noch schwieriger. The Rae }o fischte südwestlich, längsseits und dann in Richtung Küste (östlich) der Smith Island. Am Ende der Nacht hatten wir knapp über 850 Sockeye gefangen - ein weiterer großer Gewinn für die Familienkasse!

Aber es gab auch eine schlechte Nachricht, die am Mittwoch kurz vor Sonnenaufgang im Radio kam. Das Washington State Department of Commercial Fisheries gab bekannt, dass die gesamte kommerzielle Fischerei (Kiemennetz- und Ringwadenfischerei) ab 11:00 Uhr und bis auf weiteres geschlossen wird.

Hinweis. Anscheinend war das Fanglimit erreicht, und bis die staatlichen Behörden die Gewässer untersucht hatten, waren wir Fischer aus dem Geschäft.

Da unsere Fischkiste zum Zeitpunkt der Ankündigung ziemlich voll war, beschlossen wir, einfach zurück zur Bowman Bay zu fahren und unseren Fang zu entladen. So konnten wir uns an die Spitze der Schlange stellen und hatten etwas mehr Zeit, um in unseren Heimathafen zurückzukehren, da wir zumindest für diese Woche mit dem Fischen fertig waren.

SunSet wartete außerhalb des Hafens, als wir ankamen, nicht innerhalb. Und das machte einen Unterschied. Das Entladen des Fisches in offenen Gewässern ist etwas schwierig, da der Seegang die Boote etwas stärker und häufiger gegeneinander prallen lässt, als dies normalerweise in einem sicheren Hafen der Fall ist.

Als wir längsseits fuhren, kam Kapitän Ted aus dem Lotsenhaus der SunSet und wiederholte die offizielle Ankündigung der Fischereisperre. Als ich in der Fischkiste stand, war mein erster Gedanke zu dieser Ankündigung die Unberechenbarkeit des Fischereigeschäfts. Gerade wenn du gutes Geld verdienst, kann es passieren, dass die Branche aufgrund von Problemen mit dem Lachsaufkommen oder wegen eines Überangebots an Fisch für die Konservenfabriken geschlossen wird. Ich hatte den Eindruck, dass es in diesem Leben überhaupt keine Sicherheit gab, sondern nur gelegentliche, kumulative Frustration - und das hatte ich in jedem der vier Jahre beobachtet, in denen ich nun mit Dad auf See war.

Bevor Kapitän Ted zum Lotsenhaus zurückkehren konnte, kam Papa in seinem

Frustriert fragte er: "Ted, was ist der wahre Grund für die Fischereisperre?" "Earl, soweit ich weiß, haben die kanadischen und US-amerikanischen Behörden sind besorgt über die Anzahl der gefangenen Sockeye aus dem Fraser River und wollen sicherstellen, dass die Sockeye ordnungsgemäß in den Fraser River entkommen. Aber inoffiziell, jetzt setzen die Konservenfabriken Washington Fish and Game unter Druck, um ein paar Tage Erleichterung zu bekommen, weil sie bis über beide Ohren in Lachsen stecken, ihre Produktionslinien voll sind und sie nicht wollen, dass die zusätzlichen Fische verderben. Schließlich haben sie schon dafür bezahlt und wollen nicht, dass er verdirbt. Das würde nur ihren Gewinn schmälern."

Das war also der Beweis: Sowohl die staatlichen Behörden als auch die kommerziellen Konservenhersteller kontrollierten unser Leben und schränkten unsere

Einkommensmöglichkeiten. Für mich war das nicht meine Vorstellung von Chancenfreiheit, aber es gab absolut nichts, was ich oder jemand anderes dagegen tun konnte.

Wir machten uns auf den Weg nach La Connor und ich verbrachte meine Zeit damit, die Fischkisten auszuräumen und Dad zu helfen, während wir uns durch die schwierigen Gewässer des Deception Passes kämpften, den wir zu einem ungünstigen Zeitpunkt erreichten, als die Flut am stärksten war und die Strömung auf dem Weg nach Süden vom Bug bis zum Heck reichte.

Natürlich wäre es ideal gewesen, bei Ebbe durchzufahren, kurz vor der Flut, wenn die Strömung viel günstiger wäre. Aber Dad wollte schnell nach Hause kommen und ging das Risiko ein, dass unser neuer Cummins-Motor uns durchbringen würde, und er hatte Recht. Die Rae-}o schaukelte und rollte durch den Deception Pass, durchquerte die Skagit Bay und fuhr in den Swinomish Channel ein, um am Dock der Stadt La Conner anzulegen. Ich dachte mir, dass wir an diesem Tag vielleicht einige Rekorde gebrochen haben, aber das werden wir nie erfahren.

Es war wirklich unsere Glückswoche. Harry Parker war schon lange vor uns losgefahren und wartete am Kai, als wir anlegten. Er winkte uns zu und rief: "Fley, wollt ihr mit nach Hause fahren?"

"Wo ist die Virginia S?" fragte ich.

Es liegt auf dem Trockendockgitter. Der Ruderkorb muss repariert werden. Wir waren zu nah am Ufer und sind ein paar Mal zu oft auf den Meeresboden geprallt."

"Und wo ist Frank?"

"Er ist zum Lebensmittelladen gegangen, um eine zusätzliche Flasche Pepto Bismol zu kaufen." Gerade als Harry mc meine Antwort gab, kam Frank mit Pepto Bismol in der Hand um die Ecke der Hafenbaracke; er winkte uns mit der Flasche in der Hand zu und rief: "Man kann nie genug Pepto haben!"

Kurz darauf stiegen wir in Harrys Auto und machten uns auf den Heimweg, waren sich die Jungs einig, dass es definitiv eine gute Entscheidung war, nach Puget Sound zurückzukehren.

"Harry", fragte ich, "hast du Hogland gesehen oder mit ihm gesprochen?"

" Hoffnung. Und wir haben *Thor* nirgendwo auf dem Sund gesehen. Und er war überhaupt nicht im Funk. Und *Thor* ist immer noch dort gefesselt, wo er war, als wir abfuhrten. Ich hätte erwartet, von ihm zu hören, wenn er rausgegangen wäre."

Als Harry seinen Truck in unsere Einfahrt lenkte, beugte er sich in meine Richtung und sagte - ungefähr zum hundertsten Mal, seit ich ihn kenne - "Denk dran, Larry, besorg dir eine gute Ausbildung und steig aus dem Geschäft aus!"

"Danke, Harry. Ich verstehe, dass es bessere Wege geben muss, seinen Lebensunterhalt zu verdienen.

"Er *muss* es *wirklich* ernst meinen", dachte ich. " Da âc dies am *Ende eines* GrCfils iS illg WeC O\$ WCS) O8 dUfiſlg UC Old tiſlICS sncht, *ist es* \$CCWS tO lllC t Ot \$C ITlfî) JUSf bC *complctcl)*' right."

# Feiern und Enttäuschung

Mittwoch, september 5

Ach der Arbeit in der Nacht ist es Zeit, etwas zu schlafen. Ich war schon vor 10 Uhr im Bett, und später am Nachmittag war ich schon auf und suchte im Kühlschrank nach einem Snack, als Papa ins Haus kam. Küche mit einer Flasche McNaughton's.

"Larry, wir müssen unsere Woche feiern, also lass uns etwas trinken. Aber denk daran, Larry, wenn du Whiskey trinkst, misch ihn mit Wasser, nicht mit Kohlensäure. Von Pop wird dir schlecht."

"Danke, Dad", sagte ich und dachte die ganze Zeit " . du bist nicht 3aying nichts darüber, wie krank dich Alkohol machen kann!"

Er goss ein wenig in jedes der beiden Gläser, die ich aus dem Schrank geholt hatte, und stellte dann die Flasche McNaughton's in die Mitte des Tisches und füllte jedes Glas wieder auf, nachdem wir auf unseren Erfolg angestoßen und jeden Schnaps getrunken hatten.

Kurz nach unserem dritten Drink klingelte das Telefon. Harry Parker rief an, um uns mitzuteilen, dass es eine kurze Angelwoche geben würde. Die Behörden hatten nur Sonntag- und Montagnacht geöffnet - am 6. und 7. September.

"Sec", dachte ich, "*morâcr Beschränkung auf uns, tic)sbrcmçn.*" Dann erinnerte ich Dad laut: "Du musst den beiden Männern in Seattle eine Rechnung schicken. Sie haben uns mindestens 400 Dollar gekostet."

Papa, der jetzt die Wirkung des Alkohols zu spüren bekam, lächelte nur und antwortete: "Larry, wir machen alle Fehler. Vergiss es!"

Ich war enttäuscht, aber ich erinnerte mich daran, Papa noch einmal daran zu erinnern, irgendwann, wenn er nicht getrunken hatte.

Dann habe ich mir überlegt, was dieser neue Angelplan für meinen Zeitplan bedeuten könnte? Ich könnte am Freitag und Samstag zum Fußballtraining gehen und dann am Sonntag und Montag mit Papa angeln gehen und dann nach Hause zurückkehren

Dienstag am späten Vormittag. Ich hatte den ersten Schultag verpennt, aber das war kein großes Problem.

Irgendwie scheint sich die Fischereigeschichte zu wiederholen. Wenn nach einer guten Lachswanderung die Fischerei eingestellt wird, gibt es in der darauffolgenden Woche in der Regel nur sehr wenige Fische zu fangen. Bis die Fischer wieder auf dem Wasser sind, ist der Lauf vorbei und die Fische sind weg. Dieses Jahr war da keine Ausnahme. Der Sockeye-Lauf im Fraser River war fast vorbei, aber laut Fish and Game wurde ein spätherbstlicher Lauf von Rosa- und Keta-Lachsen erwartet.

In den beiden Nächten, die uns zur Verfügung standen, fischten wir wieder östlich von Smith Island, drüben am Vest Beach (Rocky Point) und versuchten es sogar in der Inside Passage der Skagit Bay. Aber die Fangergebnisse waren, wie vorherzusehen war, nur etwa 20% von denen in der Vorwoche.

Als wir am Dienstagmorgen unseren mageren Fang ausladen wollten, sagte Kapitän Ted, der meine mürrische Haltung bemerkte: "Larry, sei nicht enttäuscht; die Fischerei ist im Moment überall im Puget Sound die gleiche." Dann, nach ein paar Sekunden, wiederholte er sein Angebot von vorhin. "Vergiss nicht, dass es nächstes Jahr einen Job auf der SunSet für dich gibt, wenn du Interesse hast."

"Danke, Ted. Vielleicht rufe ich dich in der ersten Maiwoche an." Aber ich war nicht mehr mit dem Herzen dabei, und selbst als ich die Worte sagte, bezweifelte ich, dass der Anruf jemals erfolgen würde.

Nachdem wir die M/V Rae-Jo am Hafen von La Conner festgemacht hatten, ging ich die Rampe hinauf und blickte zurück zum Boot. Ich erinnere mich genau an den Gedanken, der mir in diesem Moment durch den Kopf ging.

Ich werde *Wi8\$ t i\$ ... aber es ist nicht für mC a8 a wa) o\$ IfC Har y P r r* right!

*"I need to remcmber this expericncc, this history, this year, nto !!!! +o+!nt. Neverforget, never forget!* Und das habe ich nicht, wie du sehen kannst. Tatsächlich habe ich noch zehn Jahre lang weitergefischt, aber nicht als Vollzeitanangler und auch nicht als Berufsfischer. Ich wollte einfach der Familie helfen, und ich liebte das Meer und den Reichtum, den es für uns alle bringen konnte.

Das sind meine Erfahrungen und meine Gedanken. Und das Netz ist, dass diese Tage, Wochen, Monate und Jahre

gab mir ein solides Fundament, auf dem ich ein produktives Leben aufbauen konnte. Ich war ein junger Mann. Aus kurzfristigen finanziellen Gründen würde ich wieder fischen gehen müssen, aber die langfristige Entscheidung war gefallen.

So jung ich damals war, lernte ich dennoch die grundlegende Lektion: dass die kommerzielle Fischerei für Freiheit und wirtschaftliche Unabhängigkeit mich für immer verändert hatte

Ich hatte gelernt, dass ehrliche, harte Arbeit und Eigenverantwortung für das Selbstvertrauen, das man braucht, um in jeder Karriere erfolgreich zu sein.

Eine weitere, noch wichtigere Lektion war und ist, dass mit der göttlichen Vorsehung alles möglich ist.

## Der Autor Toñay

**F**or allem aus wirtschaftlichen Gründen fischte Larry Sparks nach 1964 noch zehn Jahre lang in Alaska. Er fischte mit Kiemennetzen und Ringwaden in der Bristol Bay und auf Kodiak und fischte auch weiterhin im Puget Sound. Falls du dich wunderst: Larry war Kapitän seines eigenen Bootes. Danach war er, abgesehen von einem kurzen dreiwöchigen Ferienjob im Jahr 1991 auf einem 120-Fuß-Lachsboot

Tender, M/VKing *Oscar*, kehrte Larry nicht in den Südosten Alaskas zurück.

Er hat einen Bachelor- und einen Masterabschluss in Geschichte und Politikwissenschaft an der Western Washington University sowie einen MBA an der Seattle Pacific University.



Larry begann seine Karriere im Oktober 1974 bei der Boeing Commercial Airplane Company und arbeitete bis Dezember 2005 in den Bereichen Finanzen und Beschaffung für das Unternehmen. Während seiner 32-jährigen Karriere bei Boeing arbeitete er in verschiedenen Funktionen an allen Verkehrsflugzeugprogrammen sowie an der B-2

jekt.

Die Fähigkeiten, die Larry als unabhängiger Geschäftsmann in jungen Jahren entwickelt hat, lassen sich nicht automatisch oder einfach auf die Unternehmenswelt übertragen. Während unabhängige Berufsfischer alle Entscheidungen selbst treffen müssen, legen Unternehmen wie Boeing Wert auf Teamarbeit und Kompromisse bei der Entscheidungsfindung, und die besten Lösungen sind häufig das Ergebnis langer und schwieriger Verhandlungen. Natürlich war Larry anfangs ziemlich frustriert darüber, aber er schaffte es, die Werte, die er als junger Fischer gelernt hatte, beizubehalten - ein unabhängiger Geist und die Liebe zu grundlegenden Prinzipien - und er ging mit einem Gefühl großer Zufriedenheit in den Ruhestand, das sich auf sein heutiges arbeitsreiches Leben übertragen hat.

Larry ist weiterhin als Berater in der Luft- und Raumfahrtbranche tätig und engagiert sich in der örtlichen Gemeindeverwaltung. Er ist seit über zwanzig Jahren mit seiner Frau Janice verheiratet und hat mit ihr zusammen ihren Sohn großgezogen. Die Hälfte des Jahres verbringen sie in Cannon Beach, Oregon, und die andere Hälfte in Chandler, Arizona.













## Autobiografie: Memoiren

Manchmal geht ein Junge, der zum Mann wird, einen einfachen Weg, der mit Freizeit und Spiel gefüllt ist. Andere arbeiten - aus den unterschiedlichsten Gründen - und der junge Larry Sparks gehörte zu den letzteren. ,

Eine Kombination aus familiären Umständen und Larrys persönlichen Zielen (Sport zu treiben und schließlich einen College-Abschluss zu machen) veranlasste ihn, mit seinem Vater zusammenzuarbeiten, dessen "Sommerbeschäftigung" darin bestand, in den Fischgründen im Südosten Alaskas und im Puget Sound des Bundesstaates Washington mit Kiemennetzen auf Lachsfang zu gehen.

Dies ist die Geschichte einer einzigen Sommersaison (1964), in der Larry und sein Vater, begleitet von zwei anderen Bootsbesitzern aus der Gegend, die Chancen und Gefahren des Fischens in Gewässern kennenlernen, die in einem Moment ruhig und freundlich sind, im nächsten aber bedrohlich, schädlich und herausfordernd werden können.

Und es lag nicht immer am Wasser. Manchmal gab es auch andere Ursachen: konkurrierende Fischer, größere Schiffe wie Frachtschiffe oder Luxusliner, und einmal war es die alkoholbedingte Unachtsamkeit einiger "Amateur"-Bootsführer, die Larry und seinem Vater (und sich selbst) das Leben hätte kosten können.

Dieses leicht und unterhaltsam zu lesende Abenteuer ist nicht nur persönlich aufschlussreich, es zeigt auch, wie junge Menschen die Werte lernen, die sie zu produktiven Erwachsenen und sensiblen Menschen machen. Es **lohnt sich** auf jeden Fall, **es zu lesen**.

Sparks Business Enterprises Can  
Beach, Oregon  
\$12,95 USD

