

1908 Wundersame Ostseefahrt

Edgar Scharff Aus „Der Albatros“ Heft 3+4 1964

Daß ich auch einmal auf einem größeren Binnengewässer wie der Ostsee, die im Sommer recht oft von gutem Wetter begünstigt wird, herumsegelte, kam daher, daß mir an einer Matrosenfahrzeit noch 2 Wochen auf Segelschiffen fehlten, denn die vorherige Reise mit der „Persimmon“ dauerte nur 11 ^{1/2} Monate. Eine nochmalige Westküstenreise hätte den Anschluß an den Beginn des neuen Steuermannslehrganges vereitelt, und so wurde der Entschluß gefaßt, auf einem der vielen im Lübecker Hafen liegenden Segler anzumustern. Der Weg zu dem Heuerbaas Westphal, dem Inhaber eines Lebensmittelgeschäftes in der Fischergrube, lohnte sich sofort, denn es war gerade ein Platz auf der schwedischen Dreimastbark „Robert“ frei. Die Anmusterung fand am gleichen Tage statt. Das Schiff löschte bei einem der großen Holzläger nahe der Strukfähre Bretter, die aus einer Port neben dem Vorsteven hinausgeschoben wurden. Die Decksladung war schon gelöscht. Der Kapitän Olsen war ein älterer sehr jovialer Herr und wohnte in Skillinge (Schonen), dem Heimathafen des „Robert“. Der Erste war auch schon älter und ebenfalls Schwede. Der Zweite war jünger und ein Däne. Er wurde „Konstabel“ gerufen und stellte so etwas wie einen Bootsmann dar. Ein Patent hatte er nicht, ging aber abwechselnd mit dem Ersten selbständig Wache. Dann war da noch ein aus unserer Sicht uralter Koch, der bei einigermaßen schlechtem Wetter seine Kombüse, die sich an der Hinterseite des Logishauses befand, abschloß, da sie wegen des niedrigen Sülls sowieso voll Wasser lief. Wenn es nur regnete, ging er mit einem steifen Hut und unter einem Regenschirm von achtern, wo er wohnte, zu seiner Kombüse. War die Kombüse abgeschlossen, gab es kalte Küche, und zwar morgens, mittags und abends Hartbrot mit je einem Salzhering und gegen den Durst kalten Tee. Man konnte sich also durchaus nicht beklagen, es war weiter nicht schlimm und wurde mit Humor ertragen, weil das Unabänderliche eingesehen wurde. Wenn man Pech hatte, dauerte das schlechte Wetter 3 Tage, aber meistens weniger. Im Logis waren wir 4 Matrosen, 2 Leichtmatrosen und 2 Jungs. Die ganze Besatzung bestand also einschließlich der Achtergäste aus 12 Köpfen. 2 Matrosen und ein Junge waren Deutsche, die übrigen Dänen. Daher war die Umgangssprache an Bord dänisch und nicht schwedisch; zwar etwas eigentümlich, aber es war nun einmal so. Sehr lustig und ungewohnt kam es uns vor, daß es für die Leute keinen Abort gab. Hierzu diente ein leeres Butterfaß, auf dessen scharfe Ränder oben ein kleines Querbrett gelegt wurde, damit es nicht so weh tat. Dieser Behälter hieß Skipütz (auch so gesprochen) und wurde vor dem Gebrauch mit etwas Wasser gefüllt. Dann zog man damit unter die an der Achterkante nur 1 Meter 50 hohe Back. Da man nun besonders in einem Hafen am Kai liegend bei der beabsichtigten Dienstleistung von Passanten nur ungern gesehen werden mochte, so ging oder kroch man weiter nach vorn, wo die Back immer niedriger wurde. Die Andacht gelang dann, wenn der Kopf 90 Grad nach der Seite gehalten wurde. Zum Schluß wurde das Gefäß über die Reeling nach aussenbords entleert.

Mit diesem Schiff machte ich 2 Reisen nach Finnland, wo Bretter geladen wurden, zuerst nach Lovisa und zurück nach Kopenhagen, und dann nach Ravonsaari bei Trangsund und zurück nach Lübeck, wo das Schiff Mitte November 1908, nachdem wir die Ladung wieder selbst gelöscht hatten, im Stadtgraben in der Nähe der Puppenbrücke in Gesellschaft unzähliger anderer

Segler ins Winterlager gelegt wurde, um sich von den Strapazen der Sommerreisen bis zum nächsten Frühjahr zu erholen.

Das Leben an Bord war sehr angenehm, wenn auch die Verpflegung zu wünschen übrig ließ. Es herrschte ein gutes, fast familiäres Zusammenleben. Die wenigen Leute der Mannschaft waren offensichtlich noch nicht viel auf Seglern gefahren und für schlechtes Wetter nur sehr ungenügend ausgerüstet, so z. B. teilweise ohne Ölzeug und Seestiefel. Als wir nach dem Elmsfeuer-Erlebnis nach dem Segelbergen in dem starken Regen wieder im Logis waren, stand der eine der beiden dänischen Matrosen ganz bekümmert da und sagte: „Min frakken er hel vad“. Das hörte sich komisch an, hat aber mit Frack nichts zu tun, da frakken auf Deutsch Mantel heißt. Er hatte als Wetterschutz einen Wintermantel mit Samt-Kragen an und trug Halbschuhe. Alles triefte natürlich von Nässe.

Wie unbekümmert das Leben vor sich ging, möge das folgende Beispiel zeigen. Auf der Rückreise von Lovisa nach Kopenhagen befanden wir uns eines Nachmittags bei Bornholm auf Steuerbordhalsen am Winde, etwa SW oder SSW anliegend, Wind WNW 1. Der Kapitän schlief, ebenso natürlich der Koch und die Freiwache. Der Erste arbeitete mit den Leuten der Wache irgendwo im Vorschiff unter Deck. Ich stand allein am Ruder. Nun fing der leichte Wind an zu raumen, ich folgte, aber nicht zu weit, denn der Wind ging über Nord langsam auf Ost. Aus dem Gedächtnis wußte ich natürlich, daß der Sund irgendwo im Westen oder so liegt, und so steuerte ich Kompasskurs zwischen West und W zu N, nunmehr vor dem Wind, der auf 3 - 4 zunahm, mit hart angebraßten Raaen, ein seltsamer Anblick für die in Sicht befindlichen Schiffe. Ich hatte wohl Anweisung, mit dem Hacken auf Deck zu stoßen, wenn was Besonderes los sei, aber da der Kapitän erst vor 5 Minuten unter Deck gegangen war und Schlaf bekanntlich unter Seeleuten heilig ist, konnte ich es nicht übers Herz bringen, seinen Schlummer gleich wieder zu stören, da ja eigentlich auch nichts Besonderes los war. Eine Stunde später lugte der Kapitän nach beendeter Ruhe aus seiner Kapp und sah zu seiner Freude, daß wir flotte Fahrt machten. Nicht Vorwürfe, sondern Anerkennung wurde mir zuteil, der Kurs war nämlich richtig. So war ich eine Stunde lang der Führer einer Dreimastbark, ohne ein Patent zu haben. Ob das wohl bei Laeisz möglich gewesen wäre? '

Ein anderes Mal passierten wir den Heimathafen Skillinge in Schonen. Da der Wind nicht günstig war (oder nicht dafür gehalten wurde), wurde geankert und ein Tag Pause eingelegt. Der Kapitän besuchte seine Familie, und auch die Mannschaft durfte an Land gehen, wo wir gut von der Ehefrau bewirtet wurden. „Robert“ gehörte zu einer Partnerhedei, außerdem noch verschiedene Schoner, und jeder Kapitän war Partner. Alle Schiffe wurden im Winter aufgelegt, meistens in Lübeck.

Meine zweite und letzte Reise des Sommers war Anfang November 1908 beendet. Wir segelten eines frühen Morgens mit ganz schwachem südlichen Wind, um den Schlepper zu sparen, in die Trave hinein. Es war noch dunkel, und wir wollten an der Priwallseite festmachen, wo jetzt der U-Bootshafen ist, und zwar an den dort befindlichen Dalben (geschrieben „Duc d'Alben“, die aber mit dem Herzog von Alba nichts zu tun haben, denn das Wort stammt aus dem Holländischen oder Niederdeutschen, jedenfalls, als wir noch eine gemeinsame Sprache hatten, und bedeutet „Deichdollen“. Es sind' also Pfähle, die in Gruppen am Deich eingerammt sind.) Ich wurde nun in ein kleines Boot

geschickt, um mit der Vorleine zu einem der Dalben zu wriggen. Die Entfernung betrug etwa 10 Meter. Aber bei dem ganz leichten Wind trieb das Schiff nun, da ohne Fahrt, ganz langsam zur Travemünder Seite hin ab, so daß ich immer schneller wriggen mußte. Gerade als ich am Dalben war und mich weit vorholen mußte, verlor ich das Gleichgewicht und fiel ins Wasser, mit einem Arm einen Pfahl umschlingend, in der anderen Hand die Leine und mit einem Fuß das Boot haltend. Schließlich ging alles klar, die Leine wurde befestigt, das Boot herangeholt, und ich selber stand zu meiner Überraschung auf dem abfallenden Grund, so daß ich bald mit etwas Seetang auf dem Kopf aus dem Wasser emporsteigen konnte, wobei ich nur den Männerchor vermißte, der sang: „Heil Dir, oh Aegir, Herr der Fluten, Du bringst uns all dat Krut na buten.“ Jedenfalls war ich nach dieser Reise der erste, der an Land ging.