

## Elbsegler besuchten 1924 das Stettiner Haff

Vorbemerkung von Jürgen Chr. Schaper:

*Der Verfasser, Kapitän Heinz Burmester, Jahrgang 1909, absolvierte seine seemännische Ausbildung an Bord der Viermastbark „Pamir“. Der Cap Hornier kennt also die letzte Zeit der frachtfahrenden Großsegler noch aus eigenem Erleben. Hapag-Offizier, Navigationslehrer und Nautiker am Deutschen Hydrographischen Institut (DHI) waren weitere Stationen auf seinem Berufsweg. Aus seiner Feder stammt überdies eine ganze Reihe fesselnd geschriebener und sachlich außerordentlich exakter Bücher, die ein lebendiges Bild der Segelschiffahrt vermitteln. Zuletzt erschien von ihm das Buch „Weltumseglung unter Preußens Flagge“.*

*Heinz Burmester, Sohn unseres Mitbegründers und früheren Kommodore Wilhelm Burmester, war in jungen Jahren auch Segler und SVAOe-Mitglied. Er schrieb den folgenden Aufsatz über eine Sege/reise, an der er als 15jähriger teilgenommen hat, zunächst für den Stettiner Yacht-Club. Der erwähnte Steuermann der unter dem Stander der SVAOe segelnden „Bunten Kuh“ war sein Vater Wilhelm Burmester, ihr Eigner unser 1948 verstorbenes Mitglied Franz Boehmcke. Von der „Bunten Kuh“ segelt heute (1990) noch ein Schwesterschiff unter dem Namen „Lot mi“ (SVN) auf der Elbe.*

1924, als die meisten Segelyachten noch keinen Hilfsmotor und keinen Funkempfänger zum Abhören von Wetterberichten hatten, scheuten sich die Segler noch mehr als heute, ihre Sommerreisen in der Ostsee allzuweit nach Osten auszudehnen, weil die Rückreisen durch die oft vorherrschenden Westwinde stark verzögert werden konnten. Eine der seltenen Reisen ostwärts über Rügen hinaus habe ich unter den primitiven Bedingungen von damals mitgemacht und hier notiert, weil sie von einer alten Verbindung von Elbseglern zur Oder zeugt. Ich war damals 15 Jahre alt, und die Reise hin und zurück fiel genau in meine Schulferien, die ich nicht zu überschreiten brauchte.

Unsere ungewöhnliche Reise in das Stettiner Haff entsprang dem starken Wunsch des Eigners, der von der pommerschen Insel Wollin stammte. Um seiner dort noch lebenden Mutter eine besondere Freude zu machen, wollte er sie „auf eigenem Kiel“ besuchen. Sein Schiff war 1923 auf der Hatecke-Werft in Dornbusch an der Unterelbe auf Kiel gelegt worden, als Tourenkreuzer von 10,5 m Länge, 2,8 m Breite und 1,6 m Tiefgang. Mit dem Bleikiel wog das fertige Schiff 7 Tonnen, es war als Sloop getakelt mit 70 m<sup>2</sup> Segelfläche. Beim Stapellauf im April 1924 erhielt die Yacht den Namen „Bunte Kuh“, nach dem einst berühmten Schiff, mit dem Simon von Utrecht den Seeräuber Störtebeker fing und seiner endgültigen Strafe zuführte. In Hamburg wußten noch viele Menschen von dem Zusammenhang des Namens „Bunte Kuh“ mit dem Seeräuber Störtebeker. In den Ostseehäfen stellten wir später fest, daß die Leute den historischen Namen nicht mehr kannten. Kopfschüttelnd sagten die Hafenbesucher: „So'n schönes weißes Schiff, und denn nennen sie es, Bunte Kuh!“



Segeltrocknen in Saßnitz (Rügen).

Das Foto zeigt das gewaltige Steilaffelsegel der damaligen Takelung mit seiner langen Gaffel und dem weit übers Heck ragenden Großbaum.

Der Beamte des Hamburger Seemannsamtes schüttelte nicht den Kopf, als der Eigner der „Bunten Kuh“ die Anmusterung seiner Besatzung beantragte; ihm genügte, daß der „Freizeitkapitän und auch sein Steuermann das Examen zum Kapitän oder Steuermann für die kleine Fahrt an einer staatlichen Seefahrtsschule bestanden hatten. Die Anmusterung hatte den Vorteil, daß man beim Anlaufen dänischer Häfen den damals noch recht strengen Paß- und Visumzwang umging. Der

Steuermann der „Bunten Kuh“ war ein erfahrener Elb- und Seesegler, der schon 1905 die Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne mitbegründet hatte. Seine Ehefrau wurde als Stewardess in die Musterrolle eingetragen und sorgte während der Reise musterhaft für die Verpflegung. Ich wollte gern als Leichtmatrose anmustern und erklärte dem Beamten wahrheitsgemäß, daß ich schon als Kleinkind seemännische Erfahrungen auf der Unterelbe und der Nordsee gesammelt hätte, und erbot mich, ihm einige Knoten und Spleiße vorzumachen. Aber er ließ sich nicht erweichen, sondern musterte mich als „Junge“ mit den Worten: „Das haben wir immer so gemacht bei der ersten Anmusterung eines Minderjährigen.“

Am Donnerstag, dem 3. Juli, verließen wir morgens den Hamburger Yachthafen mit frischem SO-Wind, der uns schnell elbabwärts brachte. Der Wind nahm zu, und das Barometer fiel, deshalb gingen wir bei Stadersand vor Anker. Unter Deck hatten wir noch viel zu tun, um Proviant und Ausrüstung ordentlich zu verstauen. Am nächsten Morgen wehte es stürmisch aus SW, so daß wir auf unserem Ankerplatz liegen blieben. In der Hoffnung auf Wetterbesserung gingen wir nach dem Mittagessen ankerauf. Weil der Wind immer noch stürmisch wehte, setzten wir statt des Großsegels das dreieckige Trysegel, das als Sturmsegel ohne Baum und Gaffel gefahren wurde. Gegen Abend ließ der Wind nach; wir wechselten das Trysegel gegen das Großsegel und erreichten noch vor dem Dunkelwerden die Brunsbütteler Schleusen. Ohne lange Wartezeiten gelangten wir in den Binnenhafen des Kanals, den wir damals noch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nannten. Die „Bunte Kuh“ besaß keinen Hilfsmotor; aber wir hatten lange Verholleinen und viel Übung im Gebrauch unseres Beibootes zum Bugsieren. Beides brauchten wir beim Einlaufen in den Kanal wie auch bei sonstigen Situationen, in denen die Segler heute ihren Motor zu starten pflegen.

Beim Einklarieren für die Kanaldurchfahrt beantragte der Eigner keinen Segelschein, sondern bestellte sogleich einen Platz im nächsten Schleppzug der Kanalverwaltung. 1924 gab es in der Küstenschiffahrt noch so viel Frachtsegler ohne Hilfsmotor, daß täglich morgens um 6 Uhr je ein Schleppzug von Brunsbüttel und Holtenau abgefertigt wurde. Der Schlepper taute bei Bedarf bis zu 10 oder 12 Frachtsegler - paarweise im Päckchen - und dahinter in den Sommermonaten noch einige Yachten. Die Auswahl der Yachten - so wurde erzählt - traf der Schlepperkapitän; deshalb war es ratsam, am Abend zuvor noch ein paar Worte mit ihm zu schnacken. Unser Steuermann erzählte, vor dem Krieg sei es üblich gewesen, daß der Yachteigner dem Schlepperkapitän bei dem abendlichen Gespräch ein 20-Mark-Stück aus Gold zukommen ließ. Als ich das als 15jähriger Junge hörte, ging es mir ähnlich wie dem legendären Palmström: Ungläubig dachte ich messerscharf, daß in einem Kaiserreich nicht sein kann, was nicht sein darf.

Trotz starkem Westwind verlief unsere Schleppfahrt am 5. Juli ohne ernste Zwischenfälle. Spannend wurde es bei Breiholz, wo der lange Schleppzug bei starkem Querwind zusätzlich eine Galeaß aufnehmen mußte, und noch aufregender war das Einlaufen des noch verbundenen Schleppzuges in die Holtenauer Schleuse mit zu viel Fahrt und starkem Wind von achtern. Als einige Heckleinen brachen, mit denen die beladenen Küstenschiffe aufgestoppt werden sollten, gab es in der Schleusenammer ein großes Tohuwabohu und ein fürchterliches Gebrüll der Küstenschiffer, wie ich es von erwachsenen Männern noch nie gehört hatte. Mit Hilfe unseres „Lenzsackes“ (Treibanker) konnten wir die „Bunte Kuh“ aus dem Schlamassel heraushalten und segelten nach dem Öffnen der Schleuse zu dem Holtenauer Kai hinüber, wo man beim Schiffshändler Tiessen zollfreien Proviant kaufen konnte, auch flüssigen.

Nach unserem Reiseplan wollten wir am Sonntag, dem 6. Juli, die Seereise antreten, aber es handelte sich ja nicht um den Start zu einer See-Regatta. Als wir morgens wach wurden, wehte ein harte Westwind mit heftigen Böen, und die Schiffsleitung beschloß, zunächst an dem geschützten Kai liegen zu bleiben. Gegen Mittag wurde in den Holtenauer Hafen eine Tjalk kieloben eingeschleppt, das Schiff war in der Außenförde in einer schweren Boe gekentert, vermutlich war es die Tjalk, die mit uns zusammen durch den Kanal geschleppt worden war.

Nachmittags wurden die Böen seltener, dazwischen schien die Sonne, und die blaue Förde mit ihren grünen Ufern und weißen Häusern zeigte sich von ihrer besten Seite. Wir setzten Segel und steuerten seewärts. Als wir die Enge bei Friedrichsort passierten, zog wieder eine schwere Boe von NW herauf, und wir waren froh, daß wir den kleinen Fischerhafen von Schilksee noch rechtzeitig erreichten und dort eine Bauernnacht verbringen konnten. Am nächsten Morgen wehte immer noch ein frischer Westwind, mit dem wir früh morgens nun endgültig auf die Reise gingen. Nachmittags um 18 Uhr machten wir in Warnemünde fest. Die gesamte Crew, natürlich einschließlich unserer mütterlichen Stewardess, hatte sich als seefest erwiesen.

In Warnemünde fanden wir einen geschützten Liegeplatz an der Westseite des Alten Hafens. Allerdings merkten wir später, daß unser Liegeplatz nicht geräuschgeschützt war - denn wir lagen vor einem Lokal namens „Seehund“, das man als Vorläufer der heutigen Diskotheken bezeichnen könnte. Die halbe Nacht dröhnte aus den offenen Fenstern und Türen der Schlager der Saison: „Schneid' dir doch 'nen Bubikopf, wer trägt heut' noch Hängezopf?“ Ich konnte in meiner Hundekoje nicht einschlafen, zumal ich aus unserer Kajüte fast die ganze Nacht die hochinteressanten Erzählungen zweier Besucher mithörte, die an der Kaperfahrt des Grafen Luckner mit dem motorisierten Großsegler „Seeadler“ teilgenommen hatten. Was sie berichteten, ging über das hinaus, was der Graf erzählt und geschrieben hatte. Zum ersten Mal hörte ich in jener Nacht von dem Leutnant zur See der Reserve, Alfred Kling, einem Schiffsoffizier der Hamburg-Süd-Reederei,

der zuerst der Admiralität den Vorschlag gemacht hatte, einen Motorsegler als Hilfskreuzer einzusetzen, und der zuletzt die Besatzung des gestrandeten „Seeadlers“ von dem Südsee-Eiland Mopelia mit einem gekaperten Schoner ins neutrale Chile brachte. In den nächsten beiden Tagen blieb die „Bunte Kuh“ wegen stürmischer NW-licher Winde in Warnemünde liegen. Ich nutzte einen Teil meiner Freizeit, indem ich mit unserem Beiboot mich in den Brandungswellen zwischen den Molenköpfen tummelte. In meiner Nähe vergnügte sich in gleicher Weise noch ein Junge, nur wenig älter als ich, der mit dem Boot ebenso gut umgehen konnte. Es war Louis Ferdinand von Hohenzollern, der Sohn der ehemaligen Kronprinzessin Cecilie, die an jenem Tag auf einer großen Segelyacht zu Besuch war. Die Yacht trug den merkwürdigen Namen „S 165“, wahrscheinlich nach einem Torpedoboot der ehemaligen Kaiserlichen Marine. Am Alten Hafen, gegenüber dem Liegeplatz der Yacht, stand den ganzen Nachmittag über eine größere Menschenmenge, um einen Blick auf die königlichen Hoheiten werfen zu können. Auf der „Bunten Kuh“ wurde diskutiert, ob man diese Menschenmenge als „Gaffer“ oder „Verehrer“ bezeichnen sollte; heute würde man wohl kurzerhand von „Fans“ sprechen.

Am 10. Juli wehte immer noch ein stürmischer WNW-Wind; aber wir mußten weiter, hatten schon zu viel Zeit in den Häfen verloren. Frühmorgens liefen wir aus, mit 2 Reffs im Großsegel und der kleinen Sturmfock. Zunächst hatten wir auf NO-lichem Kurs Wind und See querein, und die See war so grob, daß unsere Stewardess ausfiel. „Bei diesem Höllentanz könnte ich sowieso keinen Primuskocher in Gang bringen“, sagte sie entschuldigend. Als wir Darsser Ort in genügendem Abstand quer hatten, gingen wir auf Ostkurs und bekamen voraus die Insel Hiddensee in Sicht. Nachmittags konnten wir mit südlichem Kurs in den Gellenstrom einlaufen und kamen allmählich in ruhigeres Wasser. Anschließend ging es durch die Vierendehrinne nach Stralsund, wo wir das Schiff im Hafen vertäuten. Wir waren unserer „Bunten Kuh“ dankbar, daß sie sich in dem schweren Wetter so gut bewährt hatte.

Am nächsten Morgen war schönes Wetter, aber kein Wind. Deshalb benutzten wir mit gutem Gewissen den Vormittag zur Besichtigung der alten Stadt Stralsund mit ihren historischen Denkmälern und aßen an Land zu Mittag. Nachmittags machte sich eine leichte Brise bemerkbar, die uns veranlaßte auszulaufen.

Aber wir kamen im Strelasund nur langsam voran und ließen den Anker fallen, als es dunkel wurde. Sehr früh am nächsten Morgen ging es weiter. Wir murrten über den schwachen, umlaufenden Wind, mit dem wir erst mittags den Greifswalder Bodden erreichten. Die braven Westwinde, die uns in der ersten Woche so gut vorangebracht hatten, waren leider zu Ende. Ein schwacher östlicher Wind zwang uns bei der Überquerung des Boddens zu einigen Kreuzschlägen; erst am späten Abend konnten wir in den kleinen Fischerhafen der Greifswalder Oie einlaufen, in dem wir eine ruhige Nacht verbrachten.



Die „Bunte Kuh“ in Osternothafen gegenüber von Swinemünde.

Im Hintergrund der bekannte Leuchtturm und ein im Wind trocknendes Fischernetz.

Der folgende Tag war ein Sonntag; er brachte uns wieder sonniges Wetter und etwas mehr Wind als am Tag zuvor. Der Wind kam immer noch aus dem SO-lichen Quadranten und wir wollten nach Swinemünde, das in der Richtung lag. Auf der blauen See der Pommerschen Bucht sahen wir viele weiße Flecken, die wir für Yachten aus Swinemünde oder Stettin hielten. Erst als eines der weißen Fahrzeuge auf uns zukam und uns fangfrischen Dorsch zum Kauf anbot, erkannten wir unseren Irrtum. Es waren keine Lustyachten, sondern alles segelnde pommersche Fischerboote vom Typ der „Quatzen“. Nachmittags liefen wir in Swinemünde ein, klarierten unseren flüssigen Proviant beim

Zoll und segelten gleich weiter, die Swine aufwärts und durch die kanalisierte Kaiserfahrt. Unseren Eigner und Kapitän hatte die große Unrast befallen, als er seine heimische Inse Wollin in Sicht bekam. Ich habe die abendliche Passage der Kaiserfahrt noch in schlechter Erinnerung. Es war flau, und die Bugwelle eines großen Dampfers drückte uns so dicht an die Uferböschung, daß wir eine leichte Grundberührung hatten. Auf dem letzter Ende schloß der Wind ganz ein, so daß ich mich mit einem Beiboot vor die „Bunte Kuh“ spannen mußte, um ihr „Löffelspeise“ zu geben. Sobald wir auf diese Weise das Stettiner Haff erreicht hatten, suchten wir uns in genügendem Abstand von dem Dampfertrack einen Ankerplatz. Mit dem guten Gefühl, unserem Ziel nahe zu sein, gingen wir nach einem langen Segeltag müde in die Kojen.

Am nächsten Morgen weckte uns ein frischer WNW-Wind, der unsere Fallen am Mast klappern ließ. Wir waren nicht böse darüber, denn günstiger hätte der Wind für unserer letzten Reiseabschnitt gar nicht wehen können. Mit flotter Fahrt ging es über's Haff und dann von Süden in die Dievenow hinein. Schon mittags fiel unser Anker vor dem Städtchen Wollin. 11 Tage hatte unsere Reise von Hamburg gedauert, ohne Motor und ohne den Ehrgeiz von Rallye-Fahrern. Der Eigner war sehr glücklich, daß er den Besuch seiner Mutter und seiner Heimat mit dem eigenen Schiff unter seiner Führung hatte bewerkstelligen können, und seine Mutter war es auch. Die Rückreise von Wollin nach Hamburg machten wir in 17 Tagen über Saßnitz, Kopenhagen und noch einige schwedische und dänische Häfen.

Heinz Burmester