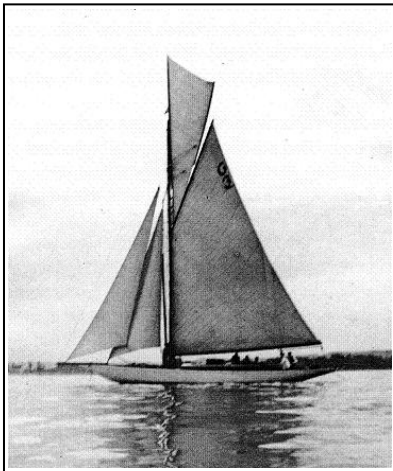


## Als *SIGRUN* der Mast brach – etwa 1938

– Ein Garn aus der Erinnerung –

von Günter Ludwig



Eigentlich kam das Ganze durch drei Makrelen. Doch davon später. – Commodore *Lietz* hatte die *SIGRUN* auf der Ostsee-Regatta 1938 von Danzig nach Kiel gesegelt. Die Schiffer *Lütje* und *Ludwig* übernahmen das Boot etwa am 1. August für die Rücküberführung nach Danzig mit der Mannschaft *Axel Segor*, *Klaus Bartels* und Bootsmann *Wessel*.

Bei der herrlichen Flaute ging es mittags vom Olympia-Hafen los. *Adi Mende* war noch auf der Brücke und erschreckte *Ludwig* mit der Nachricht, dass er tatsächlich sein Diplom bestanden hätte, nach - aber sagen wir es lieber nicht - soundsoviel Semestern. Ein alter Student mit sicherem Ziel, ein ausgezeichnete Schiffer der *FREYA* von der „Danziger Seglervereinigung“. *Adi* ist zum Schluss noch vor Berlin gefallen. Vergessen wir ihn nicht - .

Es dämmerte schon, als wir endlich Kiel Feuerschiff hatten, dann aber es zu gluckern. Leichte Brise mochte *SIGRUN* gern (10 m

R-Yacht, 1907, Max Oertz). Bülk sackte achteraus.

Nach einem frühen Morgenkaffee briste es auf. Fehmarn lag in Lee, und am darauf folgenden Morgen hatten wir Möens Klingt herrlich von der Sonne beschienen achteraus. Wir beschlossen, ehe es weiter nach Osten ging, eben einmal Kopenhagen zu besuchen. Bei leichtem Wetter segelten wir durch die ruhige Köge Bucht und enträtselten gegen Mitternacht - und zwar erfolgreich - das Kopenhagener Lichtermeer. Am nächsten Tag ging man an Land.

Irgendwann um Mittag legten wir ab mit Kurs Malmö. Es war Damenbrise und nur die feinste Batistwäsche hätte sich noch gerade davon aufgebläht, unser Ballon tat es kaum. *SIGRUN* machte nur Schleichfahrt. Und da passierte es, nicht das mit dem Mast, sondern mit den Makrelen. *Axel* sass am Heck und blinkerte mit Erfolg, drei, oder vier oder fünf waren seine Beute. „Prinz Nöck“ vom Öresund aber mochte dies nicht, er füllte den Ballon prall, und dadurch lief die *SIGRUN* für weiteres Blinkern zu schnell. Schade, aber dafür waren wir bald in Malmö. *Ludwig* erzählte unvorsichtigerweise von den smucke pige im Kungsgarten, und die Crew ging eilig an Land - und vergass die Makrelen. „Prinz Nöck“ möchte auch dieses nicht.

Als man von Land zurückkam, um bei Mitternacht auszulaufen, rutschte Schipper *Lütje* aus und knallte halb in den Niedergang. Er sagte erst später, dass er sich dabei wohl ein paar Rippen angeknackst hätte.

Wir rauschten bis zum Feuerschiff und dann Kurs Süd. Morgens hatte es sich eingeweht aus NW. Die Makrelen wurden ungebraten zurückgeliefert. „Nöck“ liess dafür die armen Schifferrippen scheusslich schmerzen und wir begriffen erst hinterher, wie sehr. War damals ein Fehler. Der NW war uns günstig, er schob, immer höher kam Dornbusch heraus, und nach Mitternacht fiel der Anker im Sassnitzer Hafen.

Am nächsten Tag glaubten wir, ausgebüsst zu haben. Die ganze Crew ging wohl-ausgeschlafen an Land und machte einen herrlichen Kaffeespaziergang Richtung Stubbenkammer. Irgendwann ging es wieder in See Kurs Kolberg.

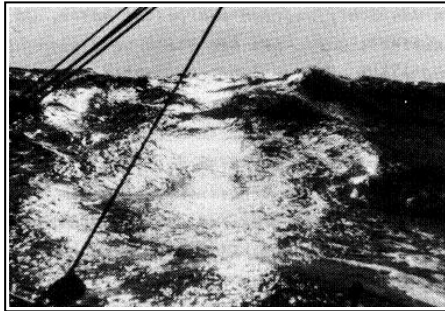
Der Wind kam aus Kolberg, aber recht handig. Unsere Kreuzschläge brachten uns gut über die Oderbank, und eines sonnigen Tages standen wir vor Gross-Horst, frei von Land. Wind war 3-4 ONO, also immer noch von Kolberg her, und kurze, steile ablandige See. *SIGRUN* stampfte und knallte ein bisschen doll in die See. Wir fuhren volle Unter-segel, d.h. Grosseegel, Fock, den Klüver I, kein Topsegel. Schipper *Ludwig* überlegte, ob das nicht etwas viel sei für das alte Schiff. Aber sie hatte im Winter eine schöne neue Aussenhaut bekommen, und so viel See war es ja gar nicht und bei einer Regatta würde man noch ganz anders -, und





in Kolberg warten die Eltern - , also lass' ihr springen! Nichts verschenken!

Und dann passierte es wirklich. Moment die Pinne genommen und hart, aber - Rrrratsch - nanu, so'n zwischen Klau und Grossbaum - dann rauschten die Mastringe Mastes kam auf uns zu, zum nach Lee, und 100 qm Leinwand plötzlich eine ganz andere kürzere Schlingerperioden, so als



Lütge hatte eben mal für einen knüppelte dabei gar nicht so komische Falte im Segel nock, 'nen Atemzug lang nichts - nieder, die obere Hälfte des Glück aber ging der ganze Salat lagen im Bach. – Stille, und Bewegung im Schiff, viel, viel ob es ein anderes Schiff wäre.

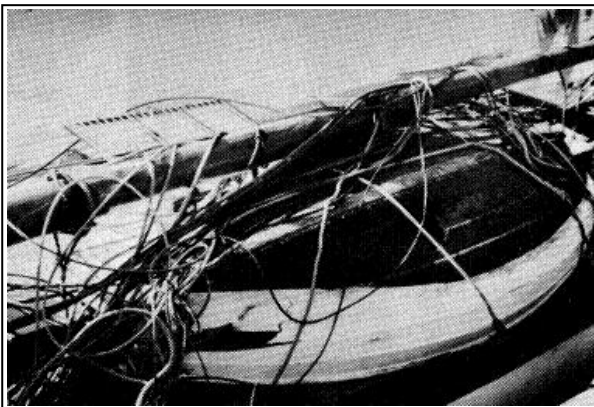
Die anderen drei Männer kamen keinem etwas passiert. Es hatte zum Glück auch gerade keiner im Leewant gesessen, denn den hätten wir aus dem Wirrwarr von Segeln und stehendem und laufendem Gut nicht schnell genug bergen können.

Erste Frage – Ist das Schiff dicht? – Kontrolle - Ja! - - Über Bord gegangene Spieren gefährden die Aussenhaut, und weil es stark rummste, Frage – Wie zeigt die eiserne Reling? – Gerade gegen den Rumpf. Also schnell beifangen, dass der Aussenhaut nichts passiert.

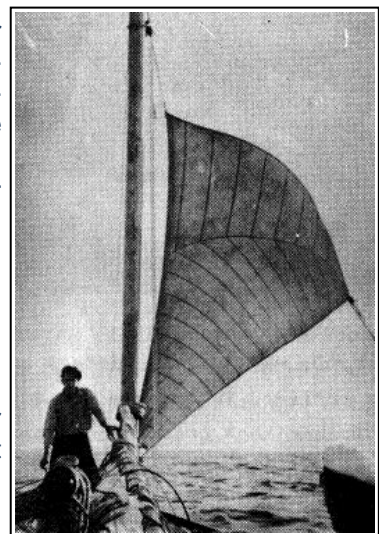
Später stellten wir beim Hochnehmen des Bootes fest, dass die Saling genau an der Stelle unter Wasser gegen den Schiffskörper gearbeitet hatte, wo der Blechbeschlag um den Lokus-Austritt war. – Wo der liebe Gott auch überall den Daumen zwischenhalten muss - - !

Wenn etwa geschehen ist, will man wissen, wo. Also erst einmal eine Kreuzpeilung. Wir lagen etwa drei Meilen von der Küste ab und die zu Bach gegangene Takelage wirkte als riesiger Treibanker, der Wind war etwa 1 Strich ablandig, so dass im Moment keine Strandungsgefahr bestand. Aber was war das? Komisch -. Ludwig hatte noch seine alte Seekarte, die ihm im Dezember 1918 der Steuermann von S.M. UC 100 geschenkt hatte, bevor das Boot nach England ging. Damals waren wir von Kiel nach Osten bis Kolberg gelaufen, weil wir dachten, die Revolution wäre dort nicht und weil wir glaubten, der Engländer würde durch den Sund in die Ostsee kommen. Dazu verteilten sich die Boote an der Küste.

Vor Gross-Horst hatten wir zuletzt getaucht. Dabei knallten wir noch mit ziemlichem Untertrieb auf Dreck, weil durch die Oder oder irgendeinen Umstand das Wasser süsser war als bei der Greifswalder Oie, wo wir vorher getaucht hatten, d.h. also, weniger salzig und damit leichter als in der Kieler Bucht, für die das Boot

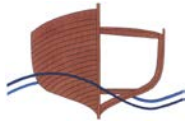


noch ausgetrimmt war. Der Steuermann hatte damals eine vom Sehrohr gegebene Kreuzpeilung sauber auf besagter und nun auf SIGRUN befindlicher Karte mit Blei eingetragen. Aus Pietät wurde diese Peilung nie ausradiert, und nun sind wir mit unserem Mastbruch keine 500 m von dieser Kreuzpeilung entfernt. Offensichtlich eine historische Stelle.



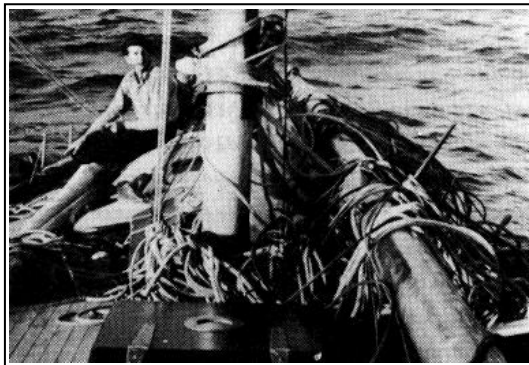
Die Saling war beigefangen, SIGRUN schlingerte unfreundlich in der kurzen See und es musste was geschehen. Mit Taljen und viel Muskelkraft wurden das obere Mastende aus 22 cm Vollholz, die Gaffel, der auch ins Wasser hängende Baum und 100 qm Leinwand an Deck geholt. Bei dieser Arbeit merkten wir erst, dass dem armen Beiboot etliche Rippen gebrochen waren. Es war aber immerhin ein Fender für das Kajütdach gewesen.

Alles kam heil an Deck, kein Segel zerrissen und kein Ende gekappt. Nur der Bolzen von der Klau musste absaufen. Der Gaffelschuh lag etwa ½ m unter Wasser, und Gaffel und das daran hängende Mastende liessen sich nicht mit Gewalt an Deck hieven. Es rummste wieder. Da wurde Klaus Bartels an den Beinen belegt und Kopf unten aussenbords gefiert. Er kriegte die Mutter vom Bolzen an der Klau los, wollte



den Bolzen auch brav bergen, aber wir wollten lieber ihn selbst wieder bergen. So bekam der Bolzen eins auf die Nuss, weg war er - und die Gaffel frei.

*SIGRUN* auch! Das brave Mädchen legte sich vor den Wind und nahm Fahrt auf ohne Topp und Takel. Mit einem Mal hatten wir wieder Ruder im Schiff und es wurde gemütlicher an Bord. – Prost! Das war verdient.

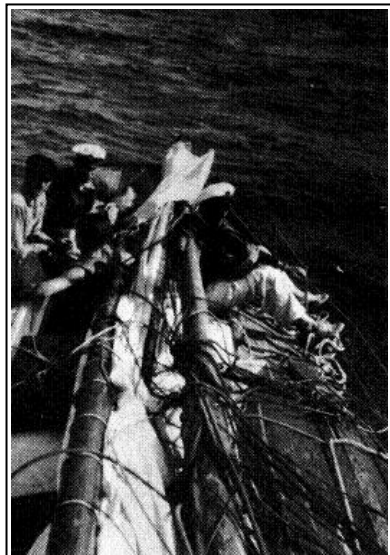


Soweit ich mich erinnere, hatten die Jungs kurz vorm Mastbruch das Essen aufgesetzt. Jetzt war es schnell fertig, Kartoffeln, Gulasch, Gemüse. Danach war uns beinahe schön.

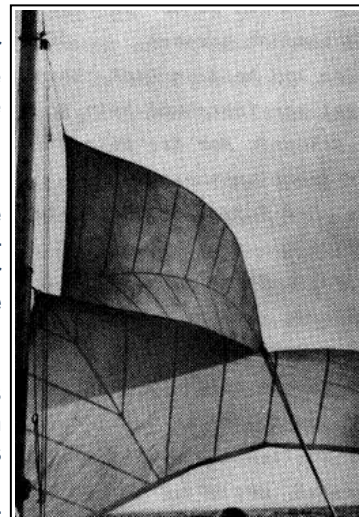
Wind Ost, nächster Hafen Dievenow, rund 30 Meilen in Lee. So schafften wir das nicht vor Dunkelwerden. Vom Mast standen noch etwa 6 m, ein freundliches Luv-Want hatte sich oben im gespaltenen Holz verfangen, und daran konnte man einen Block festzurren. Das Dreikanttopp wurde mit dem Kopf vorgehisst, Hals an die Klüverbaumnock, und stand herrlich.

*SIGRUN* lief etwa 3 Meilen. 10 Stunden? Das haut noch nicht hin. Und wie lange bleibt das Wetter noch so handig, bevor der Wind von Lee kommt? „Bitte um Fahrterhöhung“ hiess es auf den U-Booten. Der Sturmklüver wurde an Schothorn vorgehisst, den Hals an der Backbordreling und den Kopf mit einer Spiere ausgebaumt. Schön sah das aus! Wie der fliegende Holländer. Die *SIGRUN* lief jetzt gut 4 Meilen. Aber die alte Rennziege lief ja auch immer dann, wenn man sie nicht zu doll presste!

Vor Dunkelwerden standen wir an der Ansteuerungstonne von Dievenow. Hinein mussten wir hoch ran. Schlecht! Es tuckerten einige Kutter in der Nähe. Der erste war zu teuer. Dann kam ein Menschenfreund. Als die Schlepplleine steif stand, war der Schiffsführung wesentlich wohler. Der liebe Ostwind hätte ja auch nicht durchstehen können, es gibt da viel West und unter Land auch kein Schiffverkehr.



Na, Legerwall blieb uns erspart und unsere Berger erfreuten sich mit uns des Negrita-Rums. Sie hatten uns bis zum Bootsbauer geschleppt. Schipper *Lütje* musste aussteigen, sein Urlaub war zu Ende. Vorher hatten wir den Mast gezogen. Ein Klammhaken hatte an der Bruchstelle das Holz beschädigt und dort hatte sich im Inneren Fäulnis gebildet. Das also war es gewesen, und unsere philosophischen Betrachtungen, ob es Biege- oder Knickbeanspruchungen gewesen sind, waren müssig. Die Zehner neigten zu Mastbrüchen. *SIGRUN* hatte vor Memel schon einmal den Mast gebrochen, damals gehörte sie noch ihrem ersten Eigner, unserem früheren Commodore *Felix Berger*, hiess *PETER VON DANZIG*. „Die alte *PETER*“, sagte Bootsmann *Röhse*. Der Mastbruch der *PESA* (später *GISELA*, heute als *RAJA V* noch eine Schönheit) vor Pillau war eine berühmte Historie. Die schwere Gaffel war wohl schuld.

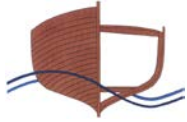


Im Wald von Dievenow mussten zwei Kiefern ihr Leben lassen. Die Bessere von ihnen war noch 1944 *Schön-SIGRUN'S* stolzer Mast.

*Axel Segor* und *Klaus Bartels* reisten über Misdroy nach Swinemünde und mit dem Ostpreussen-Dienst nach Danzig, Boots-mann Wessel blieb an Bord und half der Werft.

*Ludwig* verhandelte mit dem Versicherungsmann, der wohl froh war, dass das Schiff heil reingebracht worden war, und sich deshalb nicht kleinlich anstellte. Schipper *Ludwig* fuhr mit der Bahn nach Kolberg, um seine Eltern zu trösten. Die Mutter hatte genau gefühlt, dass ihrem Jüngsten Unheil drohte. Mütter sind so - .

Dann kam *Axel Segor* wieder aus Danzig, dazu *Iserf*. *SIGRUN* lag schmuck wie je an der Brücke. – Wir hatten sie sicherheitshalber noch hochgenommen und dabei die Feststellung an besagtem Blech gemacht,



sonst kein Schaden.

Es wehte tagelang junge Hunde aus Weste, dann flaute es ab. Einige bange Minuten, als wir die Ausfahrt aus den Molen kaum beiliegen konnten, und dann: Fier auf überall! Kurs Danzig.

Nachts setzten wir noch ein bisschen das Trysegel, weil der lange Baum mit seiner Nock zu sehr in der hohen See planschte. Morgens wurde es handiger, und bei herrlichem Sonnenschein liefen wir an der schönen heimatlichen Küste entlang. Kolberg liessen wir tief in Lee, Jershöft blinzelte uns freundlich zu, Stolpmünde leuchtete aus dunkler Nacht. Schölpin, Stilo, die alten vertrauten Leuchtfeuer.

Wieder ein strahlender Tag. Einmal gingen wir dicht unter Land, von der Saling ein herrlicher Blick auf den Zarnowitzer See und tief ins schöne westpreussische Land. Hier an der Grenze von Pommern und Westpreussen wollte einer mal seinen letzten Ankerplatz suchen - vorbei.

Das hohe Land von Rixhöft kam über die Kimm, der paradiesische, lange Aussenstrand von Hela glitt an uns vorbei – Tonne Fedder Ort-Ost, Erinnerungen an eine Schifferprüfung vor jetzt mehr als 40 Jahren!

Abends lag die *SIGRUN* heil und aufgeklart in Weichselmünde. Der Schiffer durfte sich wieder rasieren, der er hatte geschworen, bis ..... - .

