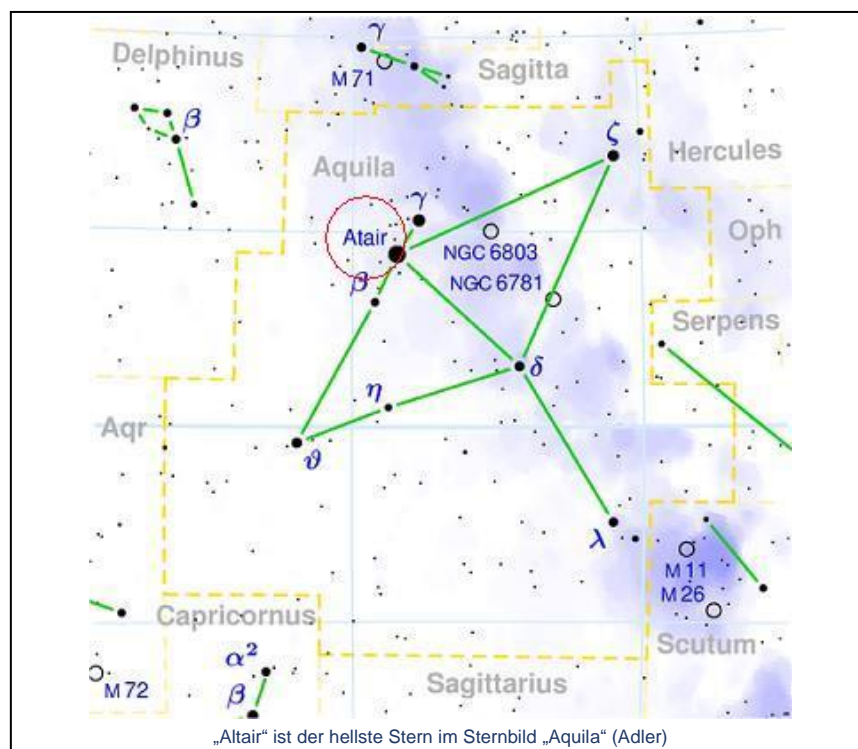




## Bericht

# Der Schiffbruch der *ATAIR* – etwa von 1909

von Kurt Lizdt  
zur Verfügung gestellt vom DZYC – Yacht-Club „Godewind“, Kiel



© DZYC – Yacht-Club „Godewind“, Kiel

Alle Rechte vorbehalten. – Kein Teil dieses Textes oder irgendeine Abbildung dürfen ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Verfassers in irgendeiner Form reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder irgendeine andere Art genutzt oder verbreitet werden.



Das „Classic Forum“ präsentiert:

## Geschichten & Berichte von heute, gestern und vorgestern

Ein wahrer  
Bericht  
von gestern.

**Ausschreibung zur offenen Wettfahrt von Pillau nach Memel am 29.07.1909; Bahnlänge ca. 81 sm.**

### Gemeldete Boote

*RHE*

*ATAIR*

*PETER VON DANZIG*

*ELLIDE*

*ANNI*

Besatzung der *ATAIR*:

### Schiffer

*B. Mainzer*

*Dr. V. Böttcher*

*Felix Berger*

nicht gestartet

nicht gestartet

Schiffer

Bestmann

Vorschot

als Gast

### Club

ASV/SC Rhe

Gode Wind DZYC

Gode Wind DZYC

ASV zu Danzig

NSV zu Memel

*Dr. V. Böttcher*

*Kurt Lietz*

*Pingel und Köhnhorn*

Bruder von *Dr. Böttcher*

Ein trüber Morgen in Pillau mit auffrischem Westwind, Stärke etwa 4, und im Tief bereits starker Seegang. *ELLIDE* und *ANNI* haben sich entschlossen, ihre Startmeldungen zurückzuziehen. – Wir starteten um 8 Uhr draußen bei grober See und mit gerefftem Grossegel. Bald aber refften wir wieder aus, da der Wind gedreht hat und wir raum laufen konnten, setzen einige Zeit später sogar noch den Spinnaker. Auf Topsegel verzichteten wir vorsichtshalber doch noch, denn der Wind nimmt ständig zu und zwingt uns daher, den Spinnaker wieder zu bergen.

Gegen 11 Uhr haben wir die Höhe von Brüsterort erreicht, müssen jetzt aber erst drei, kurz danach noch zwei weitere Ringe wegdrehen. Es stehen also nur noch die Fock und ein kleines Grossegel, aber gegen 13 Uhr wird die See noch größer, sehr steil und hoch, und immer mehr Brecher, die von achtern anrollen, müssen abgefangen werden. Trotz größter Aufmerksamkeit des Rudergängers und aller Mühe, die Großen einigermaßen auszusegeln, kommen sie mehrfach doch über und laufen durchs Cockpit in die Kajüte, wo sie mit Pützen aus dem Kapp ausgeschöpft werden – wenn die See es gerade einmal erlaubt. Aber das Wasser in der Kajüte steigt beträchtlich.

Hierzu muß nun gesagt werden, daß die *ATAIR* als Segellängen-Rennyacht mit glattem Deck in der Kajüte ja nur Sitzhöhe hatte. Bei dem schweren Arbeiten des Bootes in der See riß ein Block der Großschot aus, und am Großbaum bog sich der Wanderring auf. Darauf legte der Schiffer die *ATAIR* vor Treibanker, das Manöver klappte gut, und die Segel wurden geborgen. Dann mußte noch erst die kleine, und hinterher auch die große Ankerkette zum Stützen rausgegeben werden. Als Treibanker legten wir den Spinnakerbaum aus, an dem der Sturmklüver an Hals, Mitte und Schothorn festgelaßt war. Mit einem Hahnepot abgesichert lag er etwa 2 bis 3 Bootslängen vor uns und schützte einigermaßen vor den Brechern.

Dann wollten wir die schwere Ankerkette wieder einholen, aber wir gaben es auf, da die Gefahr, auf dem glatten Deck und ohne Seereling einen Mann zu verlieren, zu groß war. Gegen 17 Uhr brach eine Trosse von Treibanker. Wir waren alle sehr abgespannt, aber wir konnten ihn doch einholen und nochmals mit starken Enden befestigen, und diesmal hielt er bis Mitternacht.

Kurz nachdem die Trosse brach, kam im Osten die Küste in Sicht, doch als die Dunkelheit hereinbrach, steigerte sich der Wind auf Stärke 9-10.

Nachts mußten drei Mann ständig schöpfen, zwei fielen wegen Seekrankheit aus. Das Blinkfeuer von Nidden wurde gesichtet, die Enden am Treibanker war wieder gebrochen und der Kapitän hoffte nur, das Boot vor dem Treibanker wenigstens bis zum Morgen von Land freihalten zu können und daß der Sturm vielleicht abflauen würde. Wir setzten das Notsignal NC, doch wenn wir auch wegen der schweren Ankerkette immer noch so eben und eben im Winde lagen, trieben wir viel zu schnell auf Land zu. Deshalb steckten wir am schweren Seeanker eine dicke Trosse an, warfen ihn etwa 2-3 sm vom Land entfernt über Bord und trieben jetzt mit dem Küstenstrom nach Norden ab. Wegen der dauernden Brechergefahr waren die Arbeiten an Deck sehr schwer und wir waren heilfroh, als da hinter uns lag. Denn diesmal hatten wir die Trosse gegen Schamfielen noch bekleidet - und zwar mit Hosen (!).

Der Küstenstrom drückte uns langsam in den Bereich der Grundseen, die in Höhe der Saling auf das Deck knallen und wir merken, daß eine Strandung nicht zu verhindern ist. Jetzt kann es nicht mehr lange dauern, und der Schiffer gibt deshalb den Befehl, alle Kleider abzulegen. *Köhnhorn* aber behält die Hose an und das Monokel im Auge! – Schwimmwesten und Rettungsringe werden verteilt und umgenommen.



Das „Classic Forum“ präsentiert:

## Geschichten & Berichte von heute, gestern und vorgestern

Ein wahrer  
Bericht  
von gestern.

Das 20-stündige Treiben in schwerem Seegang, keinen trockenen Faden mehr auf dem Körper und das ganze Schiff klatschnaß - das alles hat uns wohl schwer mitgenommen, aber wir haben brav durchgehalten. Eine Flasche Cognac wurde durch Aufschlagen des Halses auf dem Kajütendeck im wahrsten Sinne des Wortes der Hals gebrochen und jeder stärkte sich noch einmal in zünftiger Weise. Der Kapitän erklärte uns, daß er rechtzeitig genug das Kommando zum Verlassen des Schiffes geben werde, aber er kam nicht mehr dazu, denn um etwa 6 Uhr fegte ein mächtiger Brecher uns alle von Deck. Ungefähr 120 m waren wir vom Strand entfernt und strengten uns an, im Sog der Brandungsseen zusammenzubleiben, besonders wegen des gehbehinderten Bruders unseres Kapitäns.

Am Ufer stand ein aufgeregt winkender Fischer, der uns nachher die letzten Meter zum Teil an Land schleppte und auch aus Nidden einen Wagen besorgte, denn wir waren 7 km nördlich Nidden gestrandet.

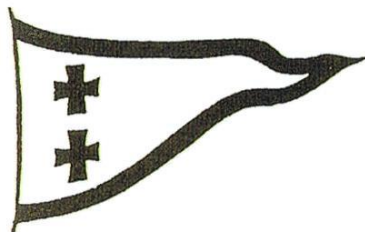
Zunächst packten wir uns hinter den Dünen in den Sand und genossen die Wärme der Sonne, obwohl die Lufttemperatur an diesem Morgen nur etwa 3-4 Grad Celsius betrug. Während wir so im Sande lagen und auf unseren Abtransport warteten, kam es noch zu einem lustigen Zusammentreffen mit der Familie *von Samken*, die dort am Strand ihren Morgenspaziergang machten. Natürlich hatten sie uns und das gestrandete Schiff gesehen, dessen Mast aus der Brandung herausragte. Und so wurde dann Köhnborn, der ja noch mit einer Hose bekleidet war und auch tatsächlich noch sein Monokel im Auge hatte, als einigermaßen zivilisierter Abgesandter mitgeschickt und erhielt sofort Mäntel für uns. Bald war auch der Wagen aus Nidden da, und als wir ankamen, erlebten wir Schiff-brüchigen einen großartigen Empfang durch begeisterte Badgäste.

Bei *Wilhelm Blode*, dem „König der Nehrung“, wurden wir zuerst einmal mit Kleidung versehen, danach aber bei einem ungeheuren Aalfrühstück und viel, viel Grog gefeiert. Und dann schliefen wir - ungestört und traumlos fest - 20 Stunden in einem Törn durch.

Am nächsten Tage gingen wir noch einmal zur *ATAIR*, aber es war nur der Mast zu sehen, die Yacht war total zerschlagen. Unsere Sachen, wertvolle Fotoapparate und vieles andere, waren verloren, und auch Bergungsversuche der Fischer blieben erfolglos. Schlimmer jedoch schien uns die Tatsache, daß zwischen Memel und Pillau sämtliche Telegrafverbindungen durch den 2-tägigen Sturm unterbrochen waren und die Regattaleitung über unser Schicksal völlig im Ungewissen blieb. In Pillau und auch in Memel durfte kein Schiff nach See zu den Hafen verlassen, so daß eine Verbindung nur mit dem Haffdampfer möglich war.

Dann aber klärte sich auch diese Lage, denn *Felix Berger* kam mit der *PETER VON DANZIG* durchs Kurische Haff zu uns, und mit ihm segelten wir nach Hause. Der Rettungsring der *ATAIR* hing noch viele Jahre bei dem „König der Nehrung“, doch wer weiß, wo er jetzt sein mag – .

Zum Schluß seien noch die Erlebnisse der beiden anderen Boote geschildert, die uns schon bei Brüsterort weit weggelaufen waren. Vor Memel mußten sie in der gefährlichen Einfahrt mit der größten Umsicht navigieren und sogar halsen, immer in der Gefahr, über Bord gewaschen zu werden. Der Mast der *RHE* war vorher schon eingeknickt und ist in einer großartigen seemännischen Arbeit mit Stagen abgestützt worden. Auf der *PETER VON DANZIG* wurde der Rudergänger, Obltn. *Carlson*, an die 2 Zentner schwer und fast 2 Meter groß, von einem auf-laufenden Brecher bis zum Vorschiff mitgenommen und konnte dort von dem angesellten Bootsmann *Ficht* zwischen den Wanten gerade noch gefaßt werden. Nach einer auf Biegen und Brechen gewagten letzten Halse liefen sie dann nach 24 Sekunden vor der *RHE* durchs Ziel und durch die furchtbare Grundsee in den Hafen. Wie sie eigentlich durch das Memeler Tief gekommen sind, konnte von beiden Yachten nachher niemand mehr genau sagen.



[Der Text wurde so abgedruckt, wie er vor vielen Jahren auch geschrieben worden ist.]



**Anhang: Nachweis der enthaltenen Abbildungen**

---

- Abbildung 1 Seite 1 Titel = Stern „Altair“ – „Altair“ ist der hellste Stern im Sternbild „Aquila“ (Adler)  
[aus: Wikipedia]
- Abbildung 2 Seite 3 „Stander des DZYC“ [Zeichnung von *Otto Klabunde*]
-