

HEINZ FÖRSTER

ZUGVOGEL AUF WEITER FAHRT

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

Wie alles anfang

Heinz findet den Zugvogel

Es geht los: von Hamburg bis Guernsey

Von Guernsey nach Spanien und Portugal

Lissabon, Madeira, Kanarische Inseln bis Bathurst

Die Atlantiküberquerung von Bathurst nach Recife

Aufenthalt in Recife und die Reise nach San Salvador(
Bahia)

In Bahia

Von Bahia nach Victoria

In Rio de Janeiro

Von Santos nach Buenos Aires

Neue Pläne in Buenos Aires

Anhang



Verleihung der Transozean-Medaille 1985

Vorwort

Es ist in diesen Tagen 50 Jahre her, dass die hier beschriebene Reise mit der kleinen Segelyacht „Zugvogel“ stattgefunden hat. Mehrfach bin ich im Laufe der Jahre aufgefordert worden alles damit zusammenhängende aufzuschreiben. Auch die hier im 2. Teil geschilderte Entstehung des 2. Bootes, des größeren „Zugvogel“ auf dieser Reise in Victoria/Brasilien wurde gewünscht. Im Herbst 1938 nach Rückkehr nach Hamburg und 4 Jahren Abwesenheit, musste ich erst einmal wieder Fuß fassen. Ich wurde noch im selben Winter zur Marine eingezogen und hatte dann kaum Möglichkeiten, mich zu einer solchen Arbeit hinzusetzen. Es kam der 2. Weltkrieg und später vielerlei persönliche Dinge, die mich abhielten, alte Erinnerungen wieder lebendig werden zu lassen und dazu der große Zweifel, ob meine schriftstellerische Begabung überhaupt ausreichten, ein Buch über unsere Erlebnisse zu schreiben. Ich war Segler und kein Schriftsteller.

Im November 1984, genau 50 Jahre waren vergangen, dass wir mit unserem Boot von Cuxhaven aus auf die Reise gingen, verlieh uns der heute so lebendige Verein zur Förderung des Hochseesegelns nachträglich die Transozean-Medaille für besondere Leistungen im Segelsport. Anlass genug, nun endlich den Versuch zu unternehmen alles, was an der damaligen Reise interessant war, aufzuschreiben. Ich tue dies gerne für unsere Kinder und Enkel, für Segler und Freunde die es interessieren mag. Vielleicht für einen größeren Kreis – doch das möchte ich vorerst der Zukunft überlassen.

Man möge mir verzeihen, dass ich in den ersten beiden Kapiteln dieser Aufzeichnung von mir und in der „ich“-Form schreibe und des späteren in das „wir“ übergehe. Es ist selbstverständlich, dass Ruth, sie war die erste deutsche Frau, die sportlich über den Atlantik segelte, großen Anteil an der ganzen Reise hatte. Um Missverständnissen vorzubeugen möchte ich hier kurz erwähnen, dass wir uns 1947 getrennt haben. Auch dies ist in Seglerkreisen nach erfolgreichen Unternehmungen schon vorgekommen. Damals hatte man kaum Verständnis dafür.

In den vergangenen Jahren hat der Yachtsport, besser das Segeln mit kleineren Booten auf großer Fahrt so an Umfang zugenommen, dass mir Angst und Bange wird. Aber Freunde, es ist nicht allein die Größe oder die Schnelligkeit des Bootes, es ist nicht die heute gewünschte und für notwendig gehaltene Ausrüstung, die zum Erfolg und der Erreichung der selbst gesetzten Ziel, führen. Es ist die alte Ehrfurcht vor der Unermesslichkeit, der Schönheit und den Gewalten der See. Wir persönlich müssen durch unser Können und Seemannschaft beweisen, dass wir seetüchtiger sind als unsere kleinen Boote.

Es ist mir hier ein Bedürfnis, ob in den folgenden Kapiteln namentlich erwähnt oder nicht, allen jenen zu danken, die durch ihren Rat, wie auch ihre manchmal handfeste Hilfsbereitschaft, zum Gelingen der langen Reise und dem Neubau des 2. Bootes beigetragen haben. Viele sind älter als ich. Ich wünschte dieser Dankesgruß könnte sie erreichen.

Im November 1985
Heinz Förster

Wie alles anfing

Es begann alles in der Badewanne. Mit Schiffchen zu spielen war meine größte Leidenschaft. An jedem Geburtstag oder zu Weihnachten musste irgendein Boot dazukommen. Meine Großmutter regte sich immer darüber auf, dass ich mir Schiffchen, ganz gleich welcher Art, wünschte. So hatte ich bald eine stattliche kleine Flotte in meinem Besitz: Segelboote, Ruderboote, nachgebildete Hamburger Hafenschuten und selbstfahrende kleine Dampfer aus Blech, großen Ozeandampfern nachempfunden. Mein größter Stolz war ein Ewer mit braunen Segeln und etwas später eine Nachbildung einer richtigen Segelyacht, die mein Vetter Karl mir aufgetakelt hatte, und die für meine Begriffe „wie der Teufel“ segelte.

Im Sommer 1916 waren wir in Travemünde, „zur Sommerfrische“ sagte man damals. Mein Vater war mit meinem Bruder Kurt und Vetter Karl auf seiner Jolle „Karausche“ durch den Elbe-Travekanal segelnd und treidelnd angereist. Mein größter Kummer war, dass ich nicht mitsegeln durfte. Ich war gerade 8 Jahre alt und konnte noch nicht schwimmen. Mein Vater war ziemlich ärgerlich, wenn er mich von seinen täglichen Segelfahrten in den Hafen kommend, auf den zahlreichen dort liegenden Booten und Yachten des Lübecker Yachtclubs herumturnen sah und verwies mich strikt auf die Mole, was zur Folge hatte, dass ich mein schnell segelndes Bootchen von der Mole aus zum Strand hin segeln ließ. Einige Tage ging es gut. Einmal ging es wenige Meter von mir entfernt übers Stag und nahm ohne mein Zutun Kurs auf Dänemark. Ich selbst sprang hinterher, hatte gerade noch auf dem Sand Grund und rettete mein Kleinod vor einer größeren Seefahrt.

Mein Problem war, wie ich meinen Kieler Anzug wieder trocken und glatt bekommen würde? Die schöne Sommersonne half mir dabei.



Tagelang mich auf der Mole herumtreibend, bewunderte ich die ein- und auslaufenden Schiffe: zumeist dänische Yachtschoner und Galeassen, die Küstenfahrt betreibend, die während des Krieges in jeder Richtung freie Fahrt hatten. Motoren gab es damals für solche kleinen Schiffe noch nicht. Auch nur in den seltensten Fällen einen Schlepper. So kamen sie mit ihren großen oft auch gelochten Segeln vorbei mit großer dänischer Flagge an der Gaffel oder wurden mit langen Leinen manchmal auch mit Warpanker verholt. Es war eine Pracht diese Schiffe anzusehen. Schwarz lackiert, Schandeck und Reling mit gepflegtem weissen Lack abgesetzt oder Naturholz belassen, hat dies einen

unvergesslichen Eindruck bei mir kleinem Jungen hinterlassen.



Max und Karl Förster auf der Wasserratte

Obwohl ich noch immer nicht schwimmen konnte, nahm mich mein Vater nun manchmal zum Segeln mit. Er war während des Krieges Vorsitzender des Hamburger Segelvereins (später Hamburger Segelclub). Seine Jolle, die „Karausche“ lag an der Boje bei der Gurlitt-Insel. Fast jeden Nachmittag segelte er im Sommer 1916/17 leicht verwundete Soldaten auf der Alster spazieren und hatte meinen Bruder Kurt und Vetter Karl und später auch mich als seine Mannschaft.

Dann durfte ich das erste Mal mit zur Elbe. Mit uns war ein Freund meines Vaters, Herr Schneider, der ein kleines

Spitzgatt-Kielboot besaß, dass man beinahe schon eine kleine Yacht nennen konnte. Beide Boote segelten auf der Alster erst einmal zur Alsterlust (Badeanstalt und Kaffeerestaurant auf Pfählen). Dort wurden die Masten gelegt und die schweren Boote durch die Hamburger Binnenalster gerudert bis wir zur alten Rathausschleuse kamen.

Nach dem für mich aufregenden Schleusen ruderten wir durch die Flotte meistens über die Michaelis-Schleuse weiter zur Elbe. Da wir immer bei hohem Wasserstand unterwegs waren, um den nachfolgenden Ebbstrom auszunutzen, kamen wir immer gut durch die Flotte hindurch. Es war noch unverfälschtes Alt-Hamburg. Die Kaufmannshäuser zeigten ihre Giebel zur Wasserseite. Fast alle hatten noch Kranbalken und Luken an den verschiedenen Böden. Unten auf dem Fleet lagen Schuten, beladen oder unbeladen, manchmal wehte Küchen- und Bierdunst zu uns herunter und von mancher Brücke wurde uns freundlich zugewinkt. Am Baumwall Zollponton wurde wieder der Mast gesetzt und bei westlichem Wind durch den Hamburger Hafen kreuzend, elbabwärts gesegelt oft mit wild schlagenden Segeln dümpelnd, wenn ein großer Hafenschlepper mit hohem Schwell nahebei vorbeibrauste.

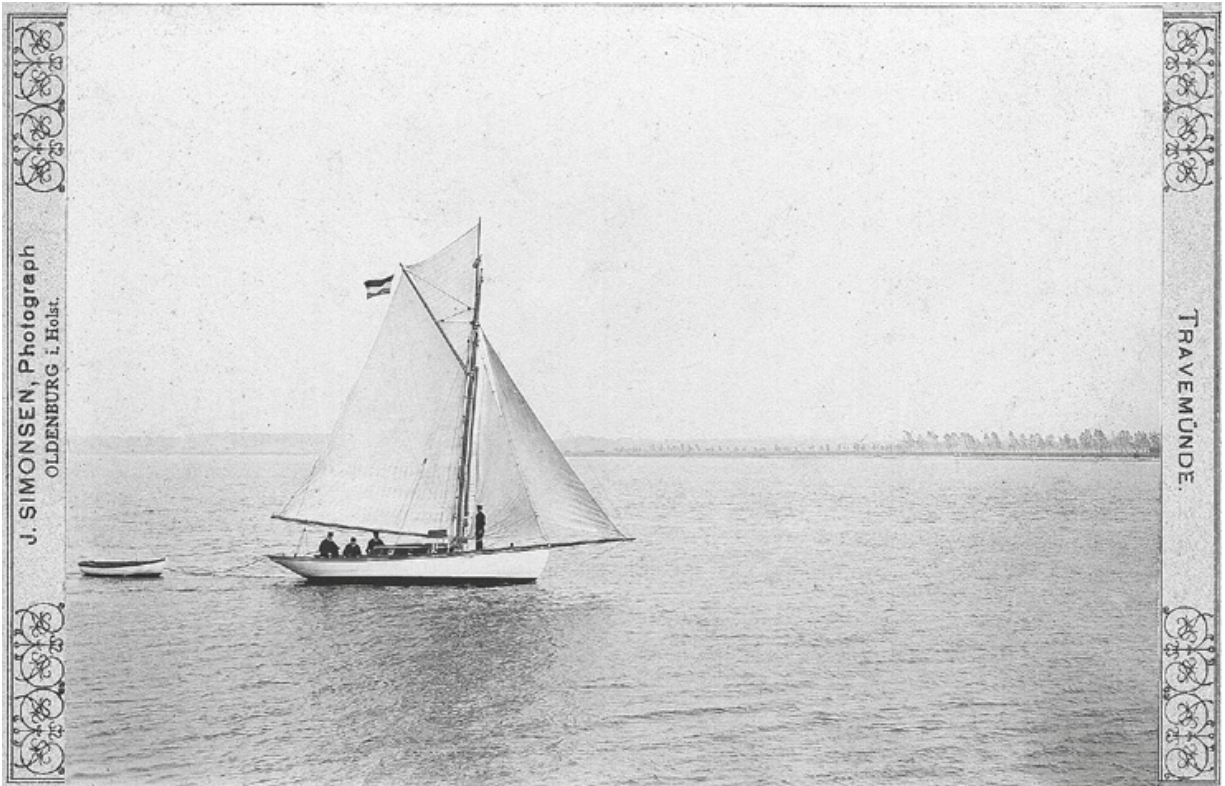
Solche Segelfahrten von der Alster aus gingen damals meistens nur bis zum Hamburger Yachthafen beim Lotsenhöft auf Waltershof gelegen. Wir hatten guten Wind, noch mitlaufende Ebbe und kamen diesmal zum kleinen Hafen von Schulau. Es war nun spät abends. Unsere Jolle hatte nur ein Zelt, für mich zu kalt? Herr Schneider nahm sich meiner an. Nach einem gemütlichen Abendbrot in der Kajüte wurde ich in eine große weiße Woldecke gewickelt und in einer Hundekoje seitlich der Plicht verstaut. Herr Schneider trank noch ein Bier mit seinen Mitseglern. Leise gluckerte das Hafengewässer an der Klinkerbeplankung seines

Bootes. Ich fühlte mich wohlig und warm in meiner Koje. Niemals zeit meines Lebens hat mich das Gefühl der Ruhe und Geborgenheit in einer Schiffskoje wieder verlassen.

Viel weiter gingen die Fahrten sonnabends/sonntags auf der Elbe kaum. Einmal kamen wir bis Brunshausen (heute Stadersand). Fahrten weiter elbabwärts waren meistens größeren Schiffen vorbehalten wie z.B. der „Sophie“ von Herrn Albrecht, einem großen schweren etwa 12 m langen Schiff.

Herr Albrecht hatte ein Buch geschrieben „Der Segler auf der Niederelbe“, welches wir Jungen wohl alle gelesen und uns auch zu Herzen genommen haben. Es waren alle Gefahren der Elbe beschrieben, die Segelei im Tidenstrom und was man alles bedenken muss, um bei Untiefen und bei gefährlichen Sänden der Stör- oder Ostemündung nicht zu stranden. Alles dies war mit Bildern belegt, Herrn Albrechts „Sophie“ mehrmals hoch und trocken auf irgendeinem Sand auf der Seite liegend.

Wir amüsierten uns darüber, aber die „Sophie“ konnte den ganzen Sommer unterwegs sein und hatte also viel mehr Gelegenheit aufzubrummen, als ein Sonntagssegler oder gar ein Jollensegler. Es gab keine Motoren. Alles wurde segelnd erreicht. Zum Manövrieren und Verholen halfen die hölzernen Leeseegel (Riemen) oder bei größeren Yachten das Beiboot und sehr viel kameradschaftliche Hilfe in den Häfen, denn auch die Berufsschiffer hatten fast immer ähnliche Probleme.



Großbürgerlicher Luxus: der Kormoran vor Travemünde

Diese schöne Zeit war dann im Jahr 1920 zu Ende. Mein Bruder Kurt und ich kamen in ein Landschulheim in Thüringen, fern von Alster und Elbe (Freie Schulgemeinde Wickersdorf). Auf dieser Schule hätte ich eigentlich viel lernen sollen, statt dessen bastelte ich mir in gewohnter Weise und im Werkunterricht Schiffchen über Schiffchen und ließ diese im nahe gelegenen Dorfteich schwimmen¹. Ein Freund und ich verstiegen uns darauf, ein kistenförmiges Kanu zu bauen. Als es zu Wasser ging, kam der Schulleiter Martin Luserke, später Schule am Meer auf Juist, mit erhobenem Zeigefinger „Jungs, ihr könnt noch nicht schwimmen“, was einem Verbot dieses Wasservergnügens gleich kam. Da zeigte sich die Hälfte meiner Klasse (Untertertia) solidarisch. Es war schönster Sommer, und in einem geeigneten Gewässer nahe am Wald, ob Junge oder Mädchen, lernten wir schnellstens schwimmen und konnten bis in den Herbst hinein unser Kanu benutzen. Meine

schulischen Leistungen verschlechterten sich entsprechend. Ich hatte kein Interesse an Mathe, Sprachen oder Geschichte. Allenfalls Erdkunde interessierte mich. Aber dies war kein Prüfungsfach. So kam es wie es kommen musste, man legte meinem Vater nahe, mich von der Schule zu nehmen.

Hier in Hamburg besichtigte mein Vater mit mir die damals bekannte Werft von von Hacht in Hamburg Winterhude. Auf der Bootswerft von Kröger am Reiherstieg war die „Karausche“ entstanden und nebenan lag die Werft von Max Oertz. Auf der Oertz-Werft war eine Vielzahl bekannter größerer und kleinerer Yachten gebaut worden. Zu meiner Zeit waren kleinere Fischkutter im Bau, sogenannte Reichskutter und eine Serie - von ich glaube sechs größeren - Fischkuttern. Einen davon segelte Kapitän Karl Kircheiß 1926/1927 unter dem Namen „Hamburg“ um die Welt (die 1. Weltumsegelung einer deutschen Yacht). Max Oertz war ein berühmter Konstrukteur.

Seinen Schiffen sah man die Schnelligkeit, Seefähigkeit und Zweckmäßigkeit vom Bug bis zum Heck auf einen Blick an. Man kann ihn ruhig gleichbedeutend mit anderen Schiffsbauern nennen wie z. B. Collin Archer in Norwegen, von dem auch heute noch jeder spricht.

Zu dieser Zeit - 1924 - hatten wir Jungs natürlich kein Geld. Die Jugendabteilung des Hamburger Segelclubs war noch nicht soweit, für den Seglernachwuchs Boote bereitzustellen. Der Jugendkutter auf dem später viele Segler ihre ersten, oftmals nassen und rauen Erfahrungen sammeln konnten, war gerade in der Entwicklung. Eine 2-mastige Lugger-Besegelung war den Kriegsschiffsbeibooten, den Marinekuttern nachempfunden. Es waren tolle Boote, wenn man sie zu segeln verstand.

Ich trieb mich möglichst jeden Sonnabend und Sonntag auf der kleinen Bootswerft von Hinrich von Kölln in Hamburg-Finkenwerder herum. Dort lernte ich Kurt Behrmann kennen, der mit einer Gruppe von Jungen ein Boot - besser einen fahrbaren Untersatz - ausrüstete und das sah so aus: ein ausgemustertes, großes, hölzernes Rettungsboot irgendeines Dampfers in Klinkerbauweise, ca. 10 - 11 m lang. Dieses Boot wurde mit Nut- und Federholz bis zur Hälfte eingedeckt und das Deck mit Leinwand bezogen. Darunter auf den Bodenbrettern nichts anderes als eine Strohschütte, auf der wir nachts schliefen; Decken brachten wir selber mit. Nach Achtern hin war das Boot offen. Die Duchten mit Luftkästen waren verblieben und dort eine Kochstelle eingerichtet. Wir hatten einige lange Riemen, um auch rudern zu können. Pekhaken, Anker mit Kette, Schlepptrosse und Festmacher, Positionslaternen, Ankerlampe, Kompass, Fender und Rettungsring vervollständigten die Ausrüstung. Für jeden von uns war eine Schwimmweste vorhanden, aus mit Segeltuch ummantelten Korkstücken wie dies damals allgemein üblich war, recht unbequem und wenig wirksam. Das Boot war ketschgetakelt. Die Masten und Spieren waren einfache, von uns geschälte und ein wenig geglättete, angemalte Fichtenstämme. Die Segel wurden von Segelmacher Deetler in Hamburg aus abgelegten Segeln größerer Yachten angefertigt. Die einzigen Bootsbauerarbeiten waren 2 Seitenschwerter mit Racks an jeder Seite und ein stärkeres, größeres Senkruder aus schwerem Eichenholz. Um bessere Segeleigenschaften zu erzielen, wurden mittschiffs ein paar Wackersteine festgezurr. Unser Schiff nannten wir „Simon von Utrecht“ nach dem Schiffer der Bunten Kuh, die im Jahre 1401 den Seeräuber Klaus Störtebeker vor Helgoland gefangen nahm.

So segelten wir von Schulau, das wir von Hamburg aus über Blankenese nur per Dampfzug erreichen konnten, jeden

Sonnabend und Sonntag und in den Ferien auf der Elbe. Wir liefen in die Flüsse ein, wir ließen uns zur Nacht trocken fallen in irgendeinem Loch – es war für uns ein Paradies. Mit uns waren nur wenige Yachten auf der Unterelbe unterwegs. Dafür um so mehr Ewer, Tjalken und sonstige segelnde Frachtschiffe. Die gesamte Versorgung des Elbgebietes samt Hamburg ging damals noch über Frachtsegler.

Im Winter nutzte ich jede Gelegenheit bei der Bootswerft von Kölln handwerkliche Tricks, z. B. wie man Kielplanken zuschneidet und Spanten biegt, abzugucken. Es wurden kleinere Boote und Yachten gebaut, auch eine Serie klobiger motorisierter sogenannter Anbinderboote für raueste Behandlung im Hamburger Hafen. Wie es damals üblich war, wurde fast alles aus festen gewachsenen Eichenholzspanten mit verzinkten Vierkantnägeln genagelt und gedübelt. Auch wie die Planken im Vorschiff, gedämpft und heiß, schnell in die Sponung eingebracht werden, konnte ich lernen. Für mich stand fest, dass ich Bootsbauer werden wollte.

Da wir keine Seeleute als Vorfahren in unserer Familie haben, verdanke ich meinem Vater durch seine damalige Liebe zum Segeln, auch meine für mich richtungsweisende Zuneigung zu Booten und Yachten, zum Bootsbau und der Schifffahrt insgesamt. Um so unverständlicher war es für mich, dass mein Vater meinem Wunsch Bootsbauer zu werden, ablehnend gegenüber stand. Er hatte sich pensionieren lassen und sich aus weltanschaulichen Gründen ganz von der Segelei abgewendet² und war aufs Land gezogen. Den Boots- und Yachtbau betrachtete er als gar nicht zukunftssträchtig und als Luxus. Diesem Einspruch musste ich mich leider beugen.

Kurt Behrmann hatte 1926/1927 schon eine kleine Yacht. Sie wurde bei von Kölln für den Sommer hergerichtet. Es war auch eine sehr kalte Angelegenheit. Wir kochten unser

Essen auf einem Primuskocher und beheizten das Boot mit eben demselben. Wir stellten nur einen großen Blumentopf verkehrt herum obendrauf. Die praktischste Heizung zu dieser Zeit.

Zur Osterfahrt wurden wir auf eine Yacht als Besatzung eingeladen. Es war die „Olinda“, eine kleine Yawl. Das Wetter war sehr rauh, es wehte hart. Mit uns eingeladen waren zwei junge Mädchen, Schwestern aus Finkenwerder. Dieser Ostersonntag 1927, hier müssen wir eine kleine Atempause einlegen, war ein entscheidender Tag für den weiteren Verlauf dieser Geschichte. Die jüngere der beiden Schwestern war Ruth, später meiner Frau, die von hieran an der weiteren Entwicklung großen Anteil hatte.

In diesem Sommer kam der frühere Lotsenschoner Nr. 5 „Elbe“³ aus Cuxhaven nach Hamburg. Die Rickmers Werft hatte den Schoner an Werner Zimmermann, einem frühen Schweizer Lebensreformer, verkauft, der schon damals Charter- und Ferienreisen mit dem Schiff im Sinn hatte. Er zielte auf ein Publikum wie Wandervögel und andere Jugendbewegte der damaligen Zeit. Eine Gruppe von Menschen, die eigentlich nicht in der Lage war, die nötigen Mittel für solche Reisen aufzubringen. Und so war es dann auch. Der Schoner blieb ohne Motor. Seine Besegelung war noch dieselbe, die er beim Verkauf hatte. Kein Gaffelgroßsegel, kein Außenklüver aber mit Toppsegeln. Zuerst wurde der Schoner auf der Elbe gesegelt. Dem Zweck entsprechend wurde das Schiff „Wandervogel“ genannt. Wir jungen Leute waren mehrfach als Besatzung dort an Bord.

Es kam wie es kommen musste, der Schiffer war eigentlich gar nicht qualifiziert genug ein solches Schiff als Kapitän zu segeln. Der unvollkommenen Besegelung wegen waren Fahrten auf der Elbe nur bei frischem Wind möglich. Infolge

des beschnittenen Großsegels versagte eines Tages eine Wende. Es wurde eine Baggerschute der Hamburger Behörde für Strom- und Hafenausbau gerammt und leicht beschädigt. Der Schoner wurde wegen Nichteinhaltung der Schiffsbesetzungsordnung als Passagierschiff eingestuft und „an die Kette gelegt“.

Damit war unsere Segelei mit dem Schiff zu Ende. Herr Zimmermann und seine Segelfreunde hatten das Nachsehen, denn einen voll bezahlten „Kapitän auf großer Fahrt“, der für Passagierschiffe vorgeschrieben war, konnte dieses Unternehmen nicht tragen. Den Schoner Nr. 5 „Elbe“ hat dann wenig später Warwick Tompkins aus den USA gekauft und in „Wanderbird“ umgetauft. Bestens hergerichtet und, soweit mir bekannt, mit Studenten von der Westküste der USA aus mehrere Reisen in die Südsee und um die Welt gemacht.

Zum Jahresende kam Kapitän Kircheiß von einer Weltumsegelung mit dem Fischkutter zurück. Es war ein klarer frostiger Tag, als die „Hamburg“ an den St. Pauli Landungsbrücken festmachte. Es war Eisgang auf der Elbe. Kircheiß wollte seine Reise nicht unnötig verlängern und nahm es bei seiner West/Ost-Umrundung unseres Erdballs in Kauf, sowohl den Nordpazifik von Japan nach der Westküste der USA, wie auch über den Nordatlantik nach Europa im tiefsten Winter zu segeln. Man sah es dem Schiff einfach an, was solche Reisen bedeuteten.

Zu dieser Zeit machte ich mir Gedanken darüber, ob meine Zuneigung zu Booten, Schiffen und die See über das Segeln genügend befriedigt werden könne. Die bisherigen Erfahrungen zeigten mir deutlich, dass mehr dazu gehörte als nur des Sonntags schön auf der Elbe zu segeln. Es war nur eine kleine Gruppe von wenigen Seglern, die in der Lage waren mit größeren Schiffen weite Reisen über See zu machen. Damals wie heute gehörten einige Mittel dazu, um

ein Schiff auszurüsten und zu erhalten. Ein längeres Gespräch mit Kapitän Kircheiß, dem ich seit der Zeit bis zu seinem Tode 1953 verbunden blieb, machte mir klar: fahr doch zur See. Doch bis dahin sollte noch ein weiteres Jahr vergehen.

Ich finde mich dann im Frühjahr 1929, nach einem sehr harten Winter, die Elbe war damals beinahe zugefroren, auf dem Hamburg Köhlfleet mit einer Ewerjolle wriggend zu den dort noch vom Winter her aufliegenden Küstenseglern. Beim Ersten, den ich fragte, ob er eine Chance als Schiffsjunge für mich hätte, hatte ich schon Erfolg. „Du kannst ja schon wriggen“, meinte der Schiffer und ich sollte den nächsten Tag wiederkommen. Das Schiff hieß „Hoffnung“ (nomen est omen) und war in Krautsand an der Unterelbe beheimatet. Es war ein Plattboden, Klütenewer wie wir dazu sagten, korrekt aber eine um 6 m verlängerte Galeasse, Heckschiff mit Seitenschwertern. Den Besan der anderthalbmastigen Besegelung hatte man durch einen Großmast ersetzt. Beide Masten hatten hohe Stängen, so dass man das Bild eines kleinen wundervoll besegelten Schoners vor sich hatte. Das Schiff trug ca. 160 t und war mit einem nur 35 PS starkem Deutz Brons Motor ausgerüstet. Dies Verhältnis allein sagt schon, dass sie viel gesegelt haben.

Unsere erste Reise ging nach Sölvesborg in Schweden. 160 t Ölkuchen in anderthalb Zentner Säcken wurden von einem Dampfer im Hamburger Hafen übernommen und selbst ins Schiff gestaut. In Sölvesborg trat die sogenannte „Knochenmühlenaktion“ ein, eine Winde einfachster Bauart im 2-Mann Betrieb. Die Ladung wurde Sack für Sack aus dem Laderaum heraus und an Land gehievt. Zurück gab es dann Pflastersteine als Ladung, die wir in Hamburg Hand über Hand wieder von Bord gaben. Wir schützten die Hände mit Segeltuchlappen.

Wir waren zu dritt an Bord. Außer dem Schiffer nur der Bestmann und ich. Die Schiffe in der Kleinen und Küstenfahrt waren eigentlich hoffnungslos unterbemannt, wenn man bedenkt, dass wir neben Löschen und Laden von etwa 20 Partien im Jahr, die Fahrten von Hafen zu Hafen, auch noch die ganzen Schiffentstandsetzungsarbeiten zu verrichten hatten. Besonders der Moses hatte keinen leichten Stand. Denn außer den genannten Arbeiten musste er ja auch noch das Kochen, zu jeder Mahlzeit Mehlklöße, daher der Spitzname dieser Schiffe „Klütener“, und das Auf- und Abbacken besorgen. Bauernächte gab es nur selten. Ich werde diese Zeit, ausgefüllt mit Knochenarbeit, nie vergessen, doch man gewöhnt sich an alles.



Auf der Astarte, 1930

Zu damaliger Zeit mussten wir Seeleute, wenn wir ein Patent zum Steuermann machen wollten, 4 Jahre vor dem Mast zur See fahren, davon mindestens 2 Jahre auf Segelschiffen. Glücklicherweise wurden diese Jahre auf den kleinen Schiffen auf Nord- und Ostsee als Segelschiffahrtszeit anerkannt.

Da ich aus finanziellen Gründen nicht, wie fast alle mir bekannten Kapitäne damals, meine Segelschiffahrtszeit auf großen Seglern machen konnte, hatte ich einen Minderwertigkeitskomplex. In Kiel-Holtenau lernte ich Herrn Kapitän Schade kennen (später Elblotse) mit dem Schoner „Glückauf“, einem früheren Lotsenschoner aus Emden. Seine Besatzung waren erholungsbedürftige Bergmannskinder. Kapitän Schade meinte es durchaus ernst, als er meinte, dass die von mir gewählte Ausbildung zum Seemann und Schiffsoffizier, schon des Ladungsgeschäftes wegen, die weitaus bessere sei. Der Großsegler sei nur romantischer.

Auf der „Hoffnung“, zeitweise auf Tjalken und auf einem zum Frachtschiff umgebauten, besegelten Heringslogger habe ich mir umfassende Kenntnisse aneignen können. Als die Motoren dieser Schiffe immer stärker und die Masten und Segel immer kleiner wurden, nannte man sie Motorsegler. Ich fand immer Menschen, die mir alles zeigten. Segel nähen von Hand zum Beispiel und zuschneiden lernte ich durch einen alten Rendsburger Segelmacher. Kapitän Kaspersen aus Flensburg lehnte es ab, die erneuerungsbedürftigen Wanten und Pardunen seines Schiffes vom Takler an Land anfertigen zu lassen. Stahldraht (Eisendraht von 3 - 4 cm Durchmesser) spleißen gehört ja zum täglichen Brot eines Matrosen und wir brauchten nur etwa 20 Minuten dazu, einen Festmacher zu spleißen.