

E.g- Teil II Segeln: Padua, Nordsee, Statsraad Lehmkuhl, Arbeiten im Rigg, Stad Amsterdam

E051	
	Die Kontrolle über die Mannschaft an Bord ist selbstverständlich. Sie beginnt mit dem Appell vor jeder Wache, also Dienstphase, dann folgt am Ende der Wache der nächste Appell. Will im Hafen einer der Mannschaft das Boot verlassen, zeigt er das an diesem Nagelblock. Weil jeder eine Nummer hat (zB Hängematte, Apell) steckt er, wenn er das Boot verläßt den Pin in das für ihn reservierte Loch. Wenn er zurück kommt zieht er ihn wieder raus. Machen wir einen Landgang
E052	
	Ich werde Ihnen im Laufe des Vortrages einige legendere Schiffe vorstellen. Dazu gehört auch die Padua, die 1926 als letzter Tiefseesegelfrachter gebaut wurde. Nach dem Ende des Krieges übernahm die Sowjetunion dieses Schiff und taufte es auf den in der Sowjetunion berühmten Admiral und Entdecker Kruzenstern. Dieses Bild stammt von 1991, als sie im ehemaligen Heimathafen Bremerhaven, dem einstigen Wesermünde anlegte, dort wo es auch auf den Halligen erbaut wurde.

E053



Damals gingen viele davon aus, daß dieses Schiff nach dem Zusammenbruch der **Sowjetunion** keine Zukunft mehr haben würde. Zusammen mit meinen Brüdern und einem meiner Neffen fuhren wir zur angenommenen Abschiedsfahrt von Bremerhaven nach Bremen. An Bord bildete sich eine Kruzenshtern-Fan-Gruppe, die sich zur Aufgabe machte dieses historische Zeugnis für die Zukunft zu sichern.

E054



Als wir unter dem Bild **Lenins** saßen, und noch überlegten, wie wir 74 Jahre nach der Oktober Revolution das Schiff retten könnten, wurde uns klar der Sozialismus wird es nicht bringen, sondern der Kapitalismus.

E055



Zu den Überraschungen gehörte auch der Besuch dieses **alten Bootsmaats**, der sich nun von dem Schiff, das ihm lange Heimat war verabschieden wollte. Er erzählt von den inzwischen sagenhaften Zeiten, als die stolzen P-Liner im Wettbewerb mit anderen Seglern aus Australien oder Argentinien Weizen holten (bis 1938).

E056



Doch dann, als die Sowjetunion zusammen brach, waren die **russischen Matrosen** dankbar auf dem Schiff einen verhältnismäßig sicheren Arbeitsplatz zu haben, der ihnen Kost und Logis sicherte. Wir Deutsche, die wir damals mit ihnen segelten, luden sie in den Hafenkneipen ein, denn sie hatten keine Valuten. Damals genossen wir die unkomplizierten internationale Kameradschaften.

E057	
	Um ihre Aufwendungen in den Häfen bezahlen zu können, verkauften sie alles, was sie entbehren konnten, z.T. ihre Uniform. Manche waren deprimiert, wie tief die stolze Marine der Sowjetunion sinken konnte, andere hingegen fanden das eine überraschende Herausforderung, der sie sich guten Muts stellten.
E058	
	Es hat sich gelohnt, daß sich viele für den Erhalt dieser stolzen Segler eingesetzt haben. Die öffentliche Diskussion trug dazu bei diese Segler als technische und historische Denkmäler zu verstehen und vor allem aber als Ausbildungsschiffe zu erhalten. Eine große Rolle spielte die stolze Kruzi, wie wir sie liebevoll nannten vor der Küste Schottlands.

E059



Segelschiffe fahren Einbahnstraßen, denn sie sind auf achterlichen Wind angewiesen. Jetzt mal eine kleine Lehre über die **Segelboottypen**:
Im Vordergrund ein Schiff mit 2 Masten, die alle rahgesegelt sind, das ist eine Brigg, in unserem Fall die *Frederic Chopin* aus Polen, links daneben die schon bekannte 4-Mastbark *Kruzenshtern-ex-Padua*, immer gut wegen ihres Pfortenbandes zu erkennen. Rechts segelt die Barkentine *Pegoria* aus Polen

E060



Vorne eine **Brigantine** mit 2 Masten, von denen nur einer rahgetakelt ist. Im Unterschied dazu die Brigg im Mittelgrund mit zwei rahgetakelten Masten. Diese beiden Schiffstypen waren vor 150 Jahren die häufigsten Rahsegler auf der Nord- und Ostsee, der Lastenträger der Waterkant .

E061



Auf Nord- und Ostsee sind aber nicht nur Rahsegler gefahren, sondern vorwiegend Schoner, wie dieser **Gaffelschoner "Linden"** vor Warnemünde. Er kommt von den Alandinseln bei Finnland, wie die Flagge an der Gaffel verrät. Das ca 50 Meter lange Schiff lief 1991 vom Stapel und wurde nach einem typischen Vorbild aus der Zeit vor einem Menschenleben gebaut. Die 10 Segel mit einer Fläche von 650 qm sind auch von einer kleinen Mannschaft gut zu bedienen, deshalb sind diese Segler preisgünstig zu führen und rechnen sich im heutigen Charterverkehr.

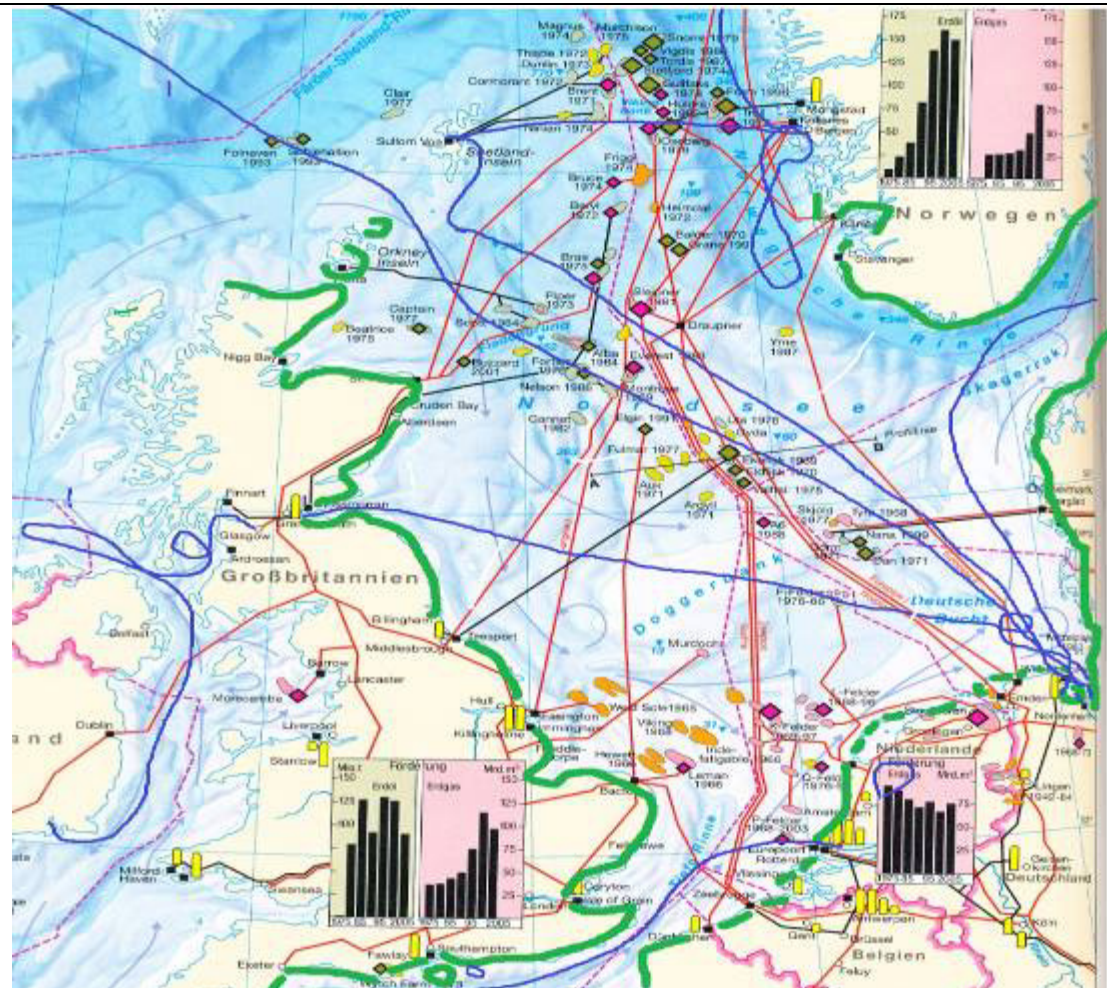
E062



Die Segel sind gesetzt. Kleine 3-Master haben 1000 qm **Segelfläche**, große bis zu 2700 qm, Diese Segel sollen den Wind einfangen, sind dabei Wind und Wetter ausgesetzt, zB der mit Salzwasser angereicherten aggressiven Gischt. Ebenso das laufende und stehende Gut, worunter die Seeleute die Taue, das Tauwerk verstehen. Schiff Ahoi - Wir wollen in die Nordsee auslaufen.

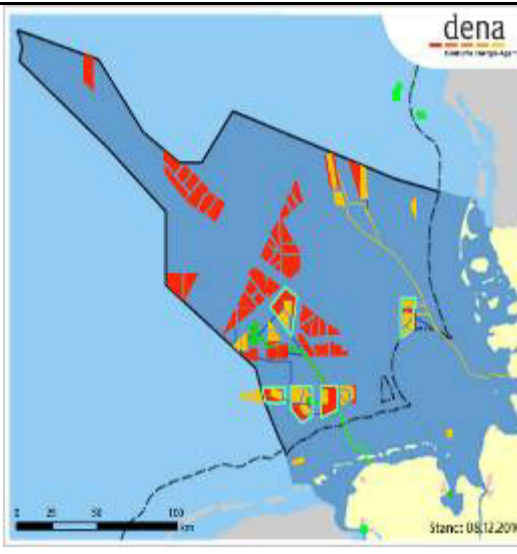
E063	
	Aber so leer wie wir vermuten, ist die Nordsee längst nicht mehr. Wir segeln fröhlich nach Nord-West und stellen verblüfft zahlreiche H
E064	
	Die Nordsee hat sich in den vergangenen Generation tiefgreifend verändert. Zwar nicht in der Größe, doch in ihrer Bedeutung. Früher war die Nordsee Verbindung zur holzreichen Ostsee mit den zahlreichen Hansestädten, auch zum fischreichen Nordmeer und zum welterschließenden Westmeer, wie der Atlantische Ozean empfunden wurde. Südlich der Nordsee befand sich die Zuidersee, die Südsee mit den bedeutenden Welthäfen Amsterdam, Edam, Enkhuizen, Hoorn. Bot früher die Nordsee große Lebensmittelreserve mit Fischen Krabben und Muscheln, so sind es heute die Energie, die man aus der Erde und Wasser holt oder von den Winden gewinnt

E065



Diese Karte aus dem Schulatlas (ergänzt) zeigt die Fülle der **Erdöl- oder Erdgasförderungen**, die in den letzten 30 Jahren in der See installiert wurden, dazu kommen die zahlreichen Gas- und Ölleitungen, alles Potentiale für Umweltschäden. eingetragen in blau meine Segelrouten in der Nordsee

E066



Deutscher Anteil an der Nordsee
42000 qkm
(groß wie Nidesachsen)

Nutzung der Nordsee für Windparks
rot bereits genehmigt
gelb im Verfahren
grün geplant
Energieleitun gen in Planung
2010

Der Kartenausschnitt zeigt die intensive Nutzung des Meeres vor unserer Haustür

E067



Die Geschichte vieler großer Segelschiffe ist spannend. Viele, die heute auf den Hafenfesten die großen Stars sind, wurden einst für deutsche Segelschulen oder deutsche Reder gebaut. Wir sind **in Bergen**, der originellen norwegischen Stadt. Unten im Hafen sehen wir eine prächtige Bark. Sie wurde als Großherzog Friedrich August 1914 für den „[Deutschen Schulschiff-Verein](#)“ gebaut und in Elmsfleth stationiert, damals renommierte Marineschule von Herzogtum Oldenburg. Sie ist heute das Aushängeschild der kunstreichen Stadt Bergen.

E068



Das fast 100 Meter lange Schiff ist die größte noch segelnde Bark und elegant wie ein weißer Schwan. Als Reparationszahlung gelangte dieses von den Siegermächten requirierte Schiff 1923 nach England und wurde an Norwegen weiter verkauft und auf Anregung *Statsraad Lehmkuhl*s für die Ausbildung der Seekadetten repariert und umgebaut. Nach ihm wurde der Segler umbenannt.

E069	
	Ihr Liegeplatz ist neben der Tyske Bryggen der Hanse. 1979 wurde das Ensemble mit den Holzhäuser im Hintergrund zum Weltkulturerbe erklärt. An warmen Tagen finden sich zahllose Menschen ein, um an diesem historischen Platz die Sonne zu genießen. Zu Bergen gehört die Lehmkuhl, wie der Michel zu Hamburg.
E070	
	Der Bug dieses stolzen Schiffes ist scharf, entspricht also einem Klipper-Bug, doch keine Gallionsfigur ziert den Bug, sondern ein Schmuckband. Mühevoll ist es, die Seeschiffe zu pflegen und die Sicherheit aufrecht zu erhalten.

E071



Am Heck dieses Schiffes, auf das alle **Norweger stolz** sind, weht die Staats- und Kriegsflagge. Dieses Schiff ist Botschafter Norwegens in der weiten Welt.

E072



Auf allen Hafenfesten ist dieses großartige Schiff ein **Schmuckstück**. Davor das norwegische Vollschiiff Soerlandet, daneben die ukrainische Khershones und davor rechts das imponierende Heck der Replika Amsterdam.

E073



Die **Statsraad Lehmkuhl** ist ein Beispiel, an dem die mühselige Finanzierung gut dargestellt werden kann. Grundfinanzierung erfolgt durch eine Stiftung mit dem Namen des Schiffes. Unterstützt wird das Schiff durch staatliche Finanztitel, der allerdings politischen Schwankungen ausgesetzt ist. Darüber hinaus gibt es eine Anzahl Sponsoren, deren Beiträge in der Regel steuerlich absetzbar sind. Außerdem verchartert die Stiftung die Lehmkuhl das Schiff an die Marinen befreundeter Staaten (z.B. Nato), die darauf ihre Offizierslehrgänge durchführen. Nicht unerheblich sind die Beiträge, die die Mitfahrgäste, Trainees genannt, zahlen.

E074



Nun wollen wir lossegeln: "**Alle Mann an Deck**" und die Segel setzen ist Auftrag

E075	
	Diese Schiffe sind nicht nur Identitätsmarken einer der größten Schiffsnationen der Welt, sondern auch Ausbildungsschiffe für künftige Seeleute. Von den Matrosen, die im Rigg stehen und Segel setzten, lernen wir den Umgang mit den Schiffen.
E076	
	Die Matrosen stehen auf den Fußferden und sichern sich mit ihrem Karabinerhaken an der eisernen Stange, die wir an der Rahe sehen. Jetzt kann jeder mit beiden Händen arbeiten, obwohl gilt "<i>eine Hand fürs Schiff, eine Hand für den Mann</i>". Deutlich erkennbar: Das Segel wird auf die Rahe gepackt und dann mit einer Segelfalte gegen Unbillen der Natur abgedeckt, anschließend mit Bensein befestigt..

E077



Die Segel werden mit Hilfe jenes Teiles der Mannschaft gesetzt, der an Deck durch Tauziehen oder Nachlassen die Arbeit der Mannschaft im Rigg unterstützt. Früher war Verständigung nur durch Schreien möglich. Dazu gab es die aus Blech gebauten Flüstertüten, heute kann man sich mit Handy verständigen.

E078



Dazu müssen die Matrosen und Trainees in Absprache mit den Mannen im Rigg die Taue anziehen oder nachlassen. Das ist eine Tätigkeit, die **Teamfähigkeit** voraussetzt. Um im gleichen Rhythmus zu ziehen, wurden früher die Shanties gesungen, nach dem Motto "hau-ruck -- hau-ruck!"
Segelgäste, die das Tauziehen nicht gewohnt sind, haben nach wenigen Tagen wundte Hände, später Schwielen und dann Selbstbewußtsein.

E079	
	Bevor die Mannschaft eines Segelschiffs die Segel setzt, werden erst einmal die Rahen so gedreht, daß sie in der optimalen Position zur vorherrschenden Windrichtung stehen, dieses Anziehen über Flaschenzüge nennt wir anbrassen.
E080	
	Weil nicht immer der Wind von achtern, also hinten weht, sondern meist von der Seite, gilt es die Segel zum Wind zu öffnen, also die Rahen anzubrassen. Hier sehen wir, daß Winkel von 45Grad erreicht werden können. Die Winkel lassen sich nicht beliebig erweitern, denn die Rahen und vor allem die Segel stoßen an Wanten und Padunen, die die Masten stützen.

E081



Wenn die Segel gesetzt sind und Windrichtung und Windstärke sich nicht sehr ändern, können die **Segel stehen bleiben**, auch in der Nacht.

E082



Es war eine naßkalte Märznacht, als ich 1994 das erste Mal ins Rigg mußte. Ich gehörte zur sogenannten **Hundswache**, die von 00 Uhr bis 04 Uhr tagsüber oder nachts Dienst hatte. Um guten Kontakt zu den Segeln und Tauen zu haben, waren Handschuhe verboten - das bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt.

	Damals herrschte starker Wind, wie an den geblähten Segel zu erkennen ist. Ich spürte deutlich: <i>"der Seemannsberuf ist ein harter Beruf!"</i>
E083	
	Aus dieser Sicht läßt sich die Dimentionen der Rahen erkennen, die größten habene eine Länge von mehr als 35 Meter, sie erreichen einen Durchmesser von rund einem 3/4 Meter. Von unten nach oben werden sie kürzer und dünner. Auf der Rahe werden die zusammen gefalteten Segel gelegt und dann mit den sogenannten Benseln festgebunden und zwar mit solchen Schleifen, daß sie sich auch mit klammen Fingern wieder öffnen lassen.
E084	
	Die Arbeit im Rigg sieht gefährlich aus, ist es aber bei normalem Wetter nicht, vor allem wenn man konzentriert und vorsichtig ist. Grundsätzlich gilt: <i>"Eine Hand für den Mann, eine Hand für das Schiff."</i>

E085	
	Die Masten der großen Segler erreichen mehr als 50 Meter Höhe, damit sind sie höher als viele Kirchtürme. Von hier oben reicht der Blick weit übers Meer und auch das angrenzende Land. Früher war hier oben der Ausguck, denn aus diesem Winkel konnten die Matrosen besser ins Wasser schauen um einerseits Untiefen zu erkennen oder anderseits Fische auszumachen, heute nutzen die Steuerleute Sonar.
E086	
	Norwegen hat 3 besonders schöne Schiffe. Die aus deutschen Beständen stammende, die fast 100 Meter lange Bark Lehmkuhl, von der wir aufs Vorschiff schauen, die beiden kleineren Vollschiße <i>Sörlandet</i> und <i>Christian Radich</i>. Mit letzterem wurde 1958 ein Aufsehen erregender Film "Windjammer" gedreht.

E087	
	Mit diesen Schiffen lassen sich die reizvollen kleinen Fischstädtchen an Norwegens langer Küste kennen lernen. Norwegen hat eine große Segeltradition. Zu den alten Seglern zählt auch die über hundert jährige der <i>Anna-Christina</i>.
E088	
	Operationsgebiet der 3 großen Schiffe <i>Statsraad Lehmkuhl</i>, <i>Christian Radich</i> und <i>Sörlandet</i> ist vorwiegend die Nordsee und jedes Mal wenn eines der 3 Schiffe auf den Orkney- oder Shetland-Islands anlegt, ist es für die heimische Bevölkerung ein Festtag. Hier sind wir im urigen Hafen von Lerwick.

E089	
	Segelschiffe fahren Einbahnstraßen, denn sie sind auf achterlichen Wind angewiesen. Jetzt einmal eine kleine Lehre über die Segelboottypen: Im Vordergrund ein Schiff mit 2 Masten, die rahgesegelt sind, das ist eine Brigg, in unserem Fall die Frederic Chopin aus Polen, links daneben die schon bekannte 4-Mastbark <i>Kruzenstern</i>, immer gut wegen ihres Pfortenbandes zu erkennen. Rechts segelt die Barkentine <i>Pegoria</i> aus Polen
E090	
	Vorne eine Brigantine (Swan van Makkum) mit 2 Masten, von denen nur einer rahgetakelt ist. Im Unterschied dazu die Brigg Chopin) im Mittelgrund mit zwei rahgetakelten Masten. Diese beiden Schiffstypen waren vor 150 Jahren die häufigsten Rahsegler auf der Nord- und Ostsee.

E091



Im Hafen Amsterdam fällt uns ein ungewöhnlich elegant aussehendes Vollschiiff mit Namen *Stad Amsterdam* auf. Für dieses Schiff interessieren wir uns besonders. Es ist der Nachbau der **klassischen Teeklipper**. Diese wurden in der Mitte des 19. Jahrhunderts gebaut, damals bevor der Suezkanal die Handelsströme veränderte

E092



Für den Fernverkehr wurden gerne solche 3-Master eingesetzt, die wie hier 3 voll geriggte Masten haben und deshalb Vollschiiff genannt werden. Die Dschunke links assoziiert China. Es ist ein Bild eines der berühmtesten Großsegler, der je gebaut wurde, nämlich die **Cutty Sark**. Sie lief 1869, zur Zeit des Baus des Suezkanals vom Stapel und wurde vor allem im Teehandel mit Ostasien ein gesetzt.

E093



Dieses legendäre Schiff *Cutty Sark* wurde im Hafen von London als **Museums-schiff** für die Nachwelt erhalten und nach einem Brand vor einigen Jahren erneut restauriert. Zu achten ist auf die feine Arbeit am Bug mit der Galionsfigur, die sich am Pferdeschwanz festhält.

E094



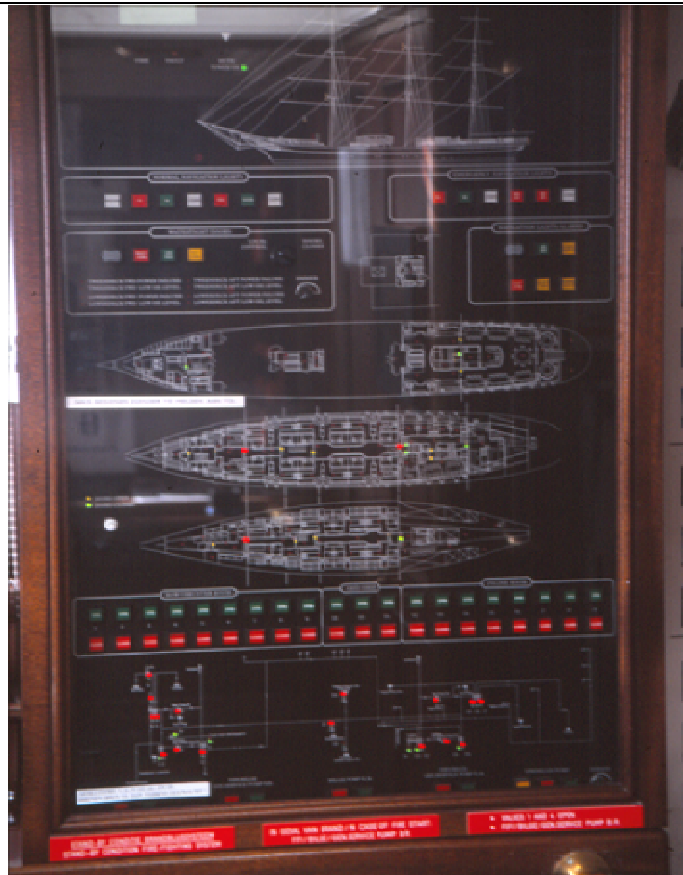
Nach dem Vorbild der *Cutty Sark* wurde 2000 die **Stad Amsterdam** gebaut, vergleichbar in den Maßen. Als Flaggschiff der nicht kleinen niederländischen Segelschiff flotte bei den internationalen Hafenfesten wird sie finanziert von dem Staat Niederlande, der Stadt Amsterdam und der Arbeitsvermittlung Randstad Holland. Der Bau solcher Schiffe ist der ein Kostenfaktor, die Finanzierung aber später **die** Herausforderung.

E095



Wenn Segelschiffe Passagiere befördern dürfen, müssen sie sehr hohe Sicherheitsbedingungen erfüllen, deshalb sind sie mit modernsten **Navigationshilfen** ausgestattet. Hier der Blick vom Kartenhaus auf Ruder und Mittelschiff.

E096



Modernste elektronische und **digitale Technik** steht zur Verfügung. Im Mittelbild informieren Warnlämpchen auf den 3 Decks des Schiffes bestimmte Situationen.

E097



Der Tag wird in **4-Stundenrhythmen** eingeteilt. 4 Stunden sind eine Wache, die sich zu 8 Halbstunden gliedern, die jeweils mit einem Glockenschlag angezeigt werden. Wenn wir nicht im Arbeitseinsatz sind, stehen uns fast alle Räume zur Verfügung, hier die Messe, in der auch Besprechungen stattfinden

E098



Ich habe Anfang Januar angeheuert und gehöre zur **Mannschaft**. Die Segel werden gesetzt und eines Tages Anfang Januar gehöre ich zu einer auserwählten Crew, die mit diesem wunderbaren Klipper nach Amerika segeln darf. Wir haben Sturmsegel gesetzt, denn zu dieser Zeit wehen starke Westwinde. Im Kanal kommen uns die Winde entgegen, weshalb der Motor kräftig eingesetzt werden muß.

E099



E100

Im Winter treiben *ins Tief* wehende Luftmassen das Wasser vom Atlantik in die Nordsee und türmen sie zu **Wellen** auf. Kräftige Wellen schlagen an den Bug, wo ich mein Quartier habe und wo es schwer fällt ruhig in der Koje zu liegen.



Weil bei dem starken Sturm der Segler stark krängt, müssen wir auf Deck gesichert werden. Dazu haken wir uns mit unseren **Sicherheitsgurten** entweder an den Strecktauen ein oder an anderen festen Geländern. Der Horizont ist Orientierung für den Neigungswinkel.

E101



Das ist nicht nur schwierig beim Gehen, sondern auch beim Essen, wie der Teller zeigt. Damit er aber nicht schnell vom Tische rutscht hilft eine Antirutschdecke.



Politische Europa-Karte von 1925 mit Schifffahrtsrouten