

00



Warum ich das Büchlein zusammen stellte:



Das folgende Büchlein schenkte ich meinem Zwillingsbruder Rolf 1998 zu unserem 60en Geburtstag. Er wohnte damals in Johannesburg und hatte eine der schönsten Kajütbars, die ich je gesehen habe, ausgeschmückt mit Stichen alter Segelschiffe, selbstgebauten Modellen und geschenkten Buddelschiffen aus den verschiedensten Seglerepochen.

Die Viermaster Pamir, Passat und Padua haben den Schnitt dieses Buddelschiffes

Rolf hatte sich schon in den 80er Jahren mit Segelschiffen und Segelschiffbauten beschäftigt, als ich mich noch für Dampfeisenbahnen interessierte. Weil er aber Windjammer kaum aus eigenem Erleben kannte, stellte ich folgende Bilder aus meinen Reisen zusammen und machte ihm ein Büchlein daraus.

Die Bilder sind Abzüge von Diabildern, was ihre schlechte Reproduktion erklärt. Digitalaufnahmen habe ich nur sehr wenige.



. die Bounty als Modell

Die in diesem Büchlein verwendeten Fotos lichtete ich vor einem Monat bei ihm in Südafrika ab und stelle sie hier zusammen. Es ist verständlich, daß bei dieser umständlichen Reproduktion die Bildqualität sehr gelitten hat. Dennoch glaube ich, geben diese Bilder die untergegangene Welt der Windjammer wieder



Sonnenuntergang auf der Sedov

Titel des 1998 erstellten Buches mit den aufgegaiteen Segeln der alten deutschen Segelschiffe Padua (Krusenshten) und ex- Kommodore Johnson (ex-Magdalena Vinnen) heute Sedov. Diese beiden stolzen Segler sind die letzten Zeugnisse der alten 4-Master-Windjammer.

01



Der **Windjammer** ist ein Großseglertyp, der nach der Klipperära in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkam, die Nachfolge der schnellen Segler antrat und unersetzlich bei der Planetarisierung des Welthandels war. Der aus dem Englischen stammende Begriff leitet sich von *to jam the wind* ab, was „den Wind pressen“ bedeutet – „Schiffe, die sich an den Wind drücken“ oder „die vom Wind (nieder-)gedrückt werden“. Er wurde zunächst als spöttische Bemerkung gebraucht, Mit „jammern“ im Sinne von „klagen, heulen“ hat er nichts zu tun, obgleich man Herleitungen vom „heulenden Wind in den Rahen“ liest. (wikipedia)

Sie wurden ursprünglich aus Holz (vorwiegend USA bis 1892), und ab 1882 aus Eisen und Stahl gefertigte, mehr auf Tragfähigkeit, Handhabung und Wirtschaftlichkeit ausgelegt um als Großsegler für ihre Reeder Gewinne einzufahren. Auch die späteren, frachtfahrenden Segelschulschiffe gehören zu dieser Kategorie. Die Schiffe wurden im Laufe der Jahrzehnte auch geschwindigkeits- und bedienungsbezogen optimiert. Heute steht der Titel Windjammer als Synonym für „Großsegler“. Mit ihnen erreichte die Mechanik im Fahrzeugbau ihr Vollendung und fasziniert heute Menschen aller Generationen, ebenso wie die Dampftrösler.



Blick von der Sedov auf das Feld der begleitenden Großsegler: Links von den Wanten (backbord) segelt das neue Vollschiiff Khersones (Ukraine), dahinter ein kleiner Schoner, rechts die neue Brigg Frederick Chopin, und rechts eine undefinierte Bark

1995 nahm ich an dem Windjammer-Rennen von Edinburg nach Bremerhaven teil. Blick von der Sedov auf die anderen Teilnehmer. Die Sedov wurde 1924 als Frachtschiff *Magdalena Vinnen* gebaut und später als Kommodore Johnson Ausbildungsschiff der Deutschen Reichsmarine. 1945 übernahm die Sowjetunion dieses stolze Schiff als Ausbildungsschiff für die Sowjetmarine. Damals wurde sie in Riga in der *Baltic Fleet* stationiert, heute fährt das Schiff als Ausbildungsschiff für die russische Fischerei und ist in Murmansk stationiert. Nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion 1991 verdienten sich diese herausragenden Zeugnisse der Segelschiffahrtsgeschichte ein Zubrot, in dem sie Segelenthusiasten die Gelegenheit bieten als Trainees mitzufahren und die „Romantik“ der alten Segelschiffe kennen zu lernen. Damals musste ich mich in die Mannschaft eingliedern, war in die Hundswache eingeteilt und hatte einen harten Dienst an Deck und im Rick zu leisten.



Kadetten und Trainees beim Brassens auf der Sedov

03



(1989)

Aus der guten alten Segelzeit sind noch einige Windjammer erhalten, doch nicht alle sind mehr segeltauglich. Im Mittelgrund die einstige deutsche 4-Mastbark **Peking** aus der stolzen Flotte der „P-Liner“ in Southport von New York. Sie ist ein schwimmendes Zeugnis alter deutscher Segelbaukunst (1911: Blom & Foss, Hamburg)

Andere deutsche Segelschiffe liegen (schwimmen) in Travemünde (**Passat**) und **Pommern** in Mariahamn auf den Alandinseln zwischen Finnland und Schweden



Wie bei einem Blick durch die Flügel von Libellen sehen wir zwei Sportler beim Surfen, elegant auf den Wellen reitend, geschickt und effizient den Wind nutzend. (1990)

Zwar kennt die Menschheit schon seit Urzeiten die Möglichkeit die Kraft des Windes zu nutzen, doch erst zu Beginn des 20en Jhs beginnt eine systematische Erforschung der Aerodynamik, damit beginnt die hohe Zeit der Großsegler. Seit um 1970 das Surf-brett entwickelt wurde, kann fast jedermann (und alle Madeln) diese Kräfte kennen lernen. Und vor allem erfahren wir: die Kraft kommt weniger vom Schieben (to jam), vielmehr vom Sog, dem Ziehen. Hier sehen wir Surfer in Witterings in Südengland bei den britischen Meisterschaften.

Die Surfbretter werden fast ausschließlich durch Gewichtsverlagerung, entweder des Segels oder des „Steuermanns“ geführt. Dieses Surfen setzt Kenntnisse von Wind und Wellen voraus, verlangt Mut, Geschick und Körperbeherrschung. Mit diesen Surf-brettern lässt sich so viel schneller surfen, als der Wind weht.

Und Übung macht den Meister

Ich habe zwar geübt, aber ein Meister bin ich nie geworden.

05



(1985)

2 Rennboote in der Verfolgung beim Segelrennen in der Week of Cowes.

Ganz in der Nachbarschaft –in Sichtweite- liegt die Insel Wight. Sie ist vom Festland durch eine breite, an den Enden aber fast abgeschlossene Meerenge (Solent) getrennt, so daß ein See entsteht der mit dem Kanal verbunden bleibt und dessen Gezeiten übernimmt.

Hier entwickelte sich eines der bekanntesten Segelreviere der Welt. Hier trifft sich seit Mitte des 19en Jhs die Segelelite Großbritanniens und veranstaltet die *Week of Cowes*. Kaiser Wilhelm II, Neffe der britischen Königin Victoria war begeistert davon. In Kiel an der Ostsee versuchte er eine ähnliche marine Großveranstaltung. Es ist die Kieler Woche. Kiel (seit 1894 so benannt), nicht mehr Cowes ist das größte Segelevent des 21e Jahrhunderts.

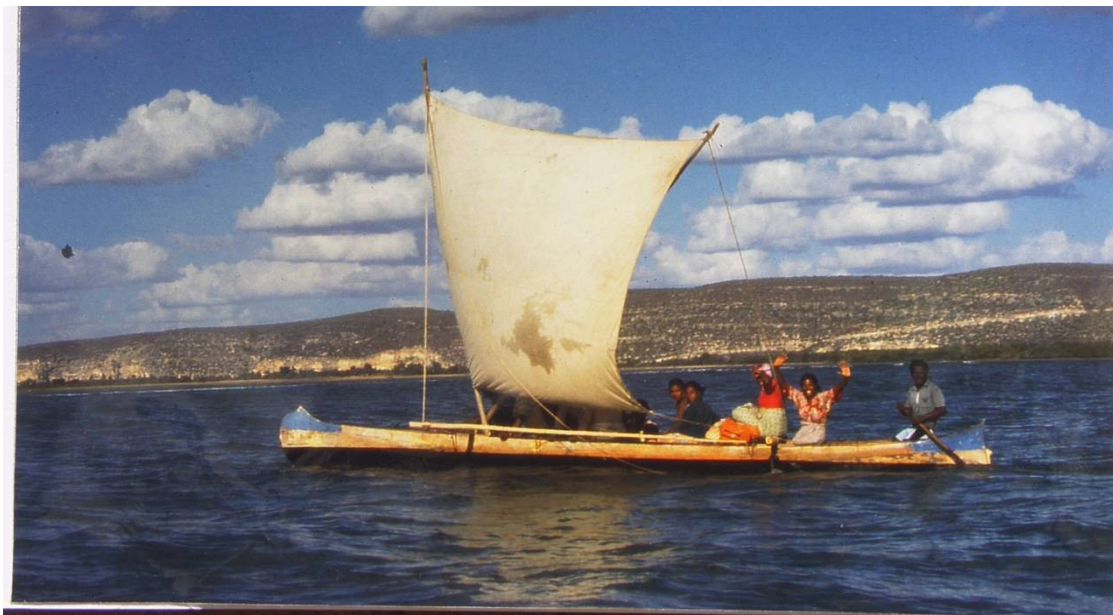
06



Briefmarkensatz zeigt einen Vulkanausbruch in den 40er Jahren, weshalb die Bevölkerung evakuiert wird (Tonga)

Schon früh interessierte ich mich für Segelschiffe aus anderen Kulturkreisen, vor allem für die Schiffe der Südsee, weil die Menschen dort geradezu unglaubliche Leistungen vollbrachten und eine Kultur schufen, die auf „Boot fahren“ ausgerichtet war und wo sogar als Seezigeuner bezeichnete Völker fast ausschließlich auf den Booten leb(t)en.

Zwei Perspektiven beeindruckten mich besonders: Zum Einen die hochseefähigen, scheinbar einfach gebauten verhältnismäßig kleinen Boote, die dank der Ausleger eine hohe Bootsstabilität erhalten, wie sie die Briefmarken von Tonga zeigen. Zum Anderen die Navigation mit einfachen Stabkarten, die halfen von Hawaii aus den gesamten Raum der Südsee zu erschließen und zu besiedeln.



Fischerboot mit einem 4-eckigen Segel, wird dem Lateinersegel vergleichbar genutzt. (Madagaskar 1990)

Bei einer Wanderung in Madagaskar hatte ich mich verlaufen und weil es keine anderen Verkehrsmittel gab, brachte mich ein junger Fischer mit seinem Vater an meinen Ausgangspunkt zurück. Dabei begegneten wir einem der typischen Fischerboote. Der Ausleger ist auf der rechten (Steuerbordseite). Als der Sturm immer stärker wurde, kletterte der Vater auf den Ausleger (in Luv) um das Kentern zu verhindern. Bei den Wellen eine lebensgefährliche Tätigkeit, denn das Wasser war von Haien verseucht.

Gerade mit einbrechender Dunkelheit erreichten wir das Ziel Sankt Augustin, vor 100 Jahren noch ein gefürchtetes Piratennest an der Westküste, Mocambique gegenüber.

07



1985

Im Laufe der langen Vergangenheit des Boot fahrenden Menschen entwickelten sich einige Schiffstypen, die sich seit mehr als 1000 Jahren kaum verändert haben – weil sie schon damals fast perfekt konstruiert wurden. Dazu gehören die ägyptischen Feluken und die arabischen Dhaus. Sie haben große Lateinersegel: einfache, als Dreiecksegel zwischen 2 Rahen gespannte, an einem nicht hohen Mast aufgehängte Stofftücher. Sie sind leicht zu manövrieren, allerdings ist das Halsen (Wenden vor dem Winde) schwierig. Dieser Lastkahn auf dem Nil nutzt tagsüber den Wind, der flussaufwärts weht und nachmittags „umkippt“ und flussabwärts bläst.

(Halse bezeichnet ein Manöver beim Segeln, bei dem ein Fahrzeug mit dem Heck durch den Wind geht und die Segel anschließend auf der anderen Schiffseite geführt werden.)

08



2006

*Im Typ der Dhau gebautes Schiff auf dem Victoria-See.**(2006)*

Das obere Bild zeigt, wie mit großer Geschwindigkeit eines der Fischerboote mit Dreiecksegeln auf uns zu kommt. Nur eine Minute später nehme ich das zweite Bild auf. Inzwischen wurde das Steuer umgelegt und sanft fährt das Schiff in den kleinen Hafen. Deutlich zu erkennen der kurze Mast, die lange gebogene Rahe, die das Segel auseinander spannt. Die Stabilität der Masten wird durch das verankern im Kielschwein/Kielbalken und von Querbalken an Deck erreicht. Nur 2 Taue halten den kurzen Mast. Heute gibt es Dhau in einer breiten Variation; sie fahren immer noch an den Küsten des Indische Ozeans, dort wo sie mit dem Monsunwind im Sommer nach Süden und im Winter nach Norden segeln können.

09



1989

Segelschiffe im Hamburger Hafen

Eine ganze andere Segelschifftradition hat sich an den Nord- und Westküsten Europas entwickelt. Dort werden die viel höheren Masten mit starken Seilen und seit Ende des 19. Jhs auch mit Stahlseilen gehalten (Padunen, Wanten). Um den achternen Wind besser einfangen zu können, wurden die Segel an Rahen befestigt. Zwar ist die große Zeit der Windjammer, wie diese Schiffe genannt werden seit dem 1. Weltkrieg zu Ende, aber einige Großsegler aus der guten alten Zeit haben überlebt. Wie die 4-Mast-Bark Sedov/Magdalena Vinnen im Hintergrund und die Padua/Krusenshtern im Vordergrund.

Allerdings wurden in den 80er Jahren des 20. Jhs neue Schiffe gebaut, das Vollschiff Mir im Mittelgrund (später erkennbar am Blauen Band)

10

Mit der Wende 1989/90 ändert sich nicht nur die nationale und internationale Politik, sondern auch die Welt der Segelschiffe. Die Schiffe aus Ost und West stehen uns plötzlich zur Verfügung und bereichern von nun an die Hafenfeste im Westen und bald darauf etablierten sich auch im deutschen Osten großartige Hafenfeste, die Hanse-Sail in Rostock ist vielleicht die großartigste in den Neuen Bundesländern, aber auch in Danzig und Riga gibt es Seglertreffen.

Die Krusenstern im Vordergrund stammt aus der großen Tradition der legendären „P-Liner“ Diese berühmte Laeisz-Rederei in Hamburg ließ so berühmte Schiffe wie die Pamir, Passat, Peking, aber auch Pommern, Potosi und Preußen segeln. Der letzte gebaute Tiefwassersegler wurde die „Padua“. Den Traum mit ihr einmal zu segeln, mit ihr einmal auf die Weltmeere zu gelangen, nannten Gert und ich 1992 abenteuerorientiert „Unternehmen Padua“. Lange war sie im Warschauer Pakt den Blicken interessierter Westler verborgen.



1991..

Wir Brüder segeln auf der Ostsee, 1991 auf einem unechten P-Liner“ auf der Ostsee
(Jens Tg, Gert Tg, Marlene, Siegfried Tg, Jutta Tg -ich fotografiere und später kommt Britta Tg dazu,
Es fehlte nur Rolf)

Bruder Gert, der alte Segler mit Segelpatent, brachte mich zur Segelei. Gleich nach der Wende besorgte er diesen unechten P-Liner am Darß und wir segelten von Barth zur Halbinsel Zingst, dann mutig weiter nach Rügen, legten sogar an der lange für „Touristen“ gesperrte Insel Hiddensee an.

Damals lagen zahlreiche Segelschiffe aus der NVA, bzw Volksmarine oder sozialistischer Jugendorganisation brach. Die DDR kannte eine ausgezeichnete Pflege der Segeltraditionen, sodaß viele Jugendliche einen Zugang zur Seefahrt finden konnten.

