

31

Als Ausbildungsaufgaben wird Nautik angeboten, dabei lernen wir noch mit Sextanten zu arbeiten und damit die geographische Höhe zu bestimmen. Ich habe es nicht recht gelernt, aber ich habe begriffen wie schwierig es ist. Als wir 1995 auf der Sedov die Sonnenbestimmung mit dem Sextanten übten, fragten einige die Offiziere, warum wir das noch lernen sollten, denn es gäbe doch das GPS. Das GPS *Global Positioning System* löste etwa 1985 das alte Satellitennavigationssystem NNSS (Transit) der US-Marine ab. Uns wurde erklärt, während des Golfkrieges hatten die Amerikaner (1991) Satellitenorientierung abgestellt und den Kapitänen bzw. Steuerleuten große Probleme bereitet. Die ermittelten Werte galt es in der Brücke (oder bisweilen auch im Kartenhaus) vorbereitete Listen einzutragen. Die mittags ermittelten Werte gelten als Position und werden mit dem folgenden Tag verglichen. Die Distanz wird Etmal genannt und ist die Tagesleistung.



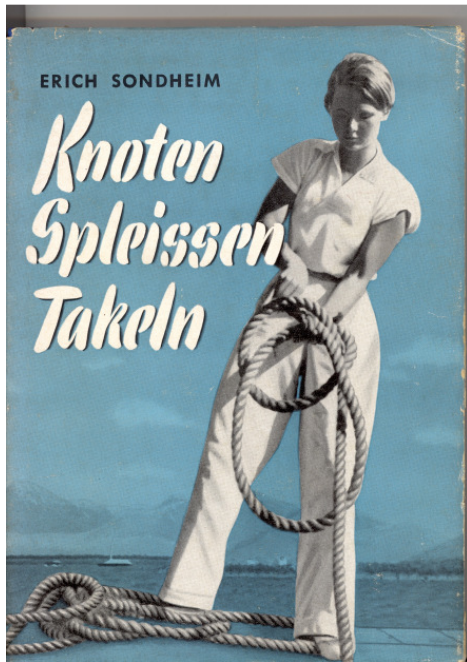
eine sehr angenehme Geschwindigkeit für Großsegler entspricht knapp 9 km/h und wenn die Fahrt von Mittag bis Mittag gleich schnell war, würde das Etmal knapp 182 Km entsprechen. Zur Ausbildung gehört auch fast täglich theoretischer Unterricht, bei schönem Wetter findet der oft an Deck statt. Er wird entweder von den Trainee-betreuern oder Maaten gegeben. Neben Theoretischem (zB Nautik, Meereskunde) wird die Geschichte des jeweiligen Schiffes benutzt um die Entwicklung der Seefahrt zu vermitteln, Namen der Bootsteile, Segel, Nägel, Taue.

Die Geschwindigkeit früher wurde mit einer Leine gemessen, an deren Ende ein Schwimmer befestigt war. Diese Leine hatte alle 1,85 m einen Knoten, die Distanz zwischen den Knoten ist ein Faden alle 10 Faden ist ein besonders auffallender Knoten. Nun wird gemessen mit welcher Geschwindigkeit eine Leine in der vorgegebenen Zeit (zB 3 Minuten) sich abspulte. Ableitet wird die Geschwindigkeit ebenfalls Knoten genannt. 5 Knoten, also



Segelunterricht

32



Im praktischen Teil des Unterrichts erlernen wir die Vielzahl der Knoten, mit denen Tauen, Seile, Binsel, usw befestigt, bzw gelöst werden. Dabei helfen wir der Berufsmannschaft, hier die der Statsraad. Für diesen Teil gibt es eine umfangreiche Fachliteratur.

Eines der zahlreichen Seemannsbücher, die helfen die Knoten zu lernen / unten: Tg 2.v.links



Zu den üblichen Arbeiten aber gehört putzen

Der zweite von links bin ich



Wenn nicht gerade Segel gesetzt werden oder Unterricht stattfindet, dann gibt es reichlich zu arbeiten. Wegen des aggressiven Meeresklimas oxidieren schnell die Messingbeschläge und die anderen Messing Accessoires wie die Glocken. Mit denen die Glasen (Uhrzeiten) angeschlagen oder Signale gegeben werden. Am unangenehmsten sind das Deckschruppen:



Mit Bibel und Psalmen (Bibel ist der Ziegelstein, die Psalmen die Scheuersandkörner) gilt es das Deck zu scheuern, stundenlang auf den Knien zu rutschen, mit Wasser den Sand wegspritzen, ist vor allem bei Kälte äußerst un-angenehm, wie hier zischen Island und Grönland. Dagegen wärmt die Arbeit an den Tauen und Trossen angenehm, Ziehen an den Tauen dauert nicht so lange. Bisweilen wird dabei gesungen.

33



In unserem Bild lösen 16 Mann die Bänzel (kleine Seile) mit denen die Persennig (Schutzhülle) verschnürt ist. Dann wird das Segel frei gelegt und nach vorne abgekippt, wo es sich (wie im unteren Bild zu sehen), im Winde aufwölbt. Deshalb müssen sofort die Segel mit den unten genannten Tauen festgezurrst werden. Früher wurden diese großen Windjammer mit 32 - 36 Mann gefahren, wie anstrengend das war, lässt sich erkennen, wie viele Mann benötigt werden, die Segel zu lösen und dann zu setzen, denn unten auf Deck, wo die Tauen an der Nagelbank befestigt werden, werden auch Männer benötigt.

Um einmal die Nomenklatur ein wenig kennen zu lernen, folgende Namen.

Geitaue sind Seile, mit denen man die unteren Ecken der Rahsegl zur Rah hochholt. **Gordinge** sind Tauwerk, mit denen man von Deck aus ein Rahsegl lose zusammenholt. **Niederholer** sind Leinen zum Herunterholen von gesetzten Segeln dient. **Schote** sind Leinen, mit denen z. B. das Schothorn eines Segels festgehalten wird. Schoten dienen somit zum Fieren und Dichtholen der Segel.

34



Deutlich zu erkennen, wie die Matrosen auf den Fußperden stehen und zusammen die Persennig über das aufgelegte Segeln decken (damit sie wegen der salzigen und oft feuchten Luft nicht zu schnell verrotten). Die Segel werden mit einem schnell zu öffnenden Slipstek gesichert.

Rechts (oben) sind die Toppnanten zu sehen, mit denen sich die Höhen der Rahen verstellen lassen. Die weißen Enden der Rahen sind die Nocks, auf ihnen zu reiten ist bei Sturm gefährlich. Die Matrosen klettern immer in Luv die Wanten empor und steigen dann auf die Fußp(er)de unten den Rahen, wo sie in angemessener Höhe an den Rahen guten Halt haben. Weil diese Perde aber an kurzen Seilen gehalten werden, scheinen sie sehr wackelig, deshalb ist es notwendig, dass alle Mann auf einem Haltetau ihre Bewegungen auf einander abstimmen. Bei der Arbeit im Rigg sichern sie sich mit dem Karabinerhaken an einem der festen Taue.



Rechts (scheinbar dicke) Trosse, die mit kurz geschnittenen Seilresten „weich gemacht“ wurde, damit sie sich nicht durch die benachbarten Segel schneiden (schamfielen), werden Tausendfüßler genannt.



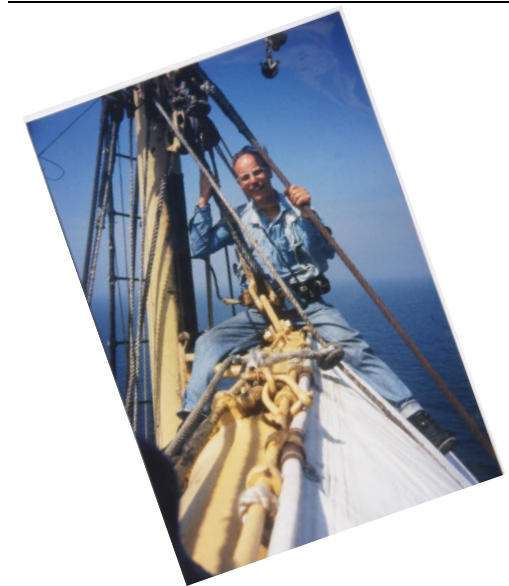
Klettern ins Rigg verlangt Fitness und Schwindelfreiheit, schwierig ist das Umsteigen auf die Plattform

36

Die Arbeit im Rigg ist für jeden von uns Trainees eine Herausforderung. Die Masten der Großsegler bis 50 Meter Länge sind meist zwischen 25 bis 35 Meter hoch, die Schiffe bis 90 Meter können Masten bis zu 45 Meter führen, die Peristroika-Flotte hat 48,5 m und die größten Segler Sedov, Kruzenstern bis 55 m hohe Masten und die Seecloud hat (58 m über Deck) den höchsten aller Masten. Rechts ich sitze auf einer der Ober-Bramrahe, erkennbar die Stahlstange, an der das Segel beim „einpacken“ festgebunden wird. Ich halte mich an „stehendem Gut“ fest, nämlich einer der Padune, die den Mast sichert (wie erkennbar, muß das Bild gerichtet werden).

Die 3 großen (oben genannten) Viermaster fahren eine Segelfläche zwischen 3100 qm, (Seacloud) Kruzenstern 3400 qm und Sedov 4200qm. Diese zu setzen kostet bei vollem Arbeitseinsatz etwa 20 -30 Minuten.

Rechte Seite, Kadetten lernen das Aufentern auf die Saling.



Die Sedov unter vollen Segeln - gewaltig!



Kadetten und Trainees lernen klettern im Rigg



Studien: Matrosen im Rigg:

Die Matrosen entern in den Wanten aufwärts. Wanten bestehen aus Stahltrossen und halten seitlich die Masten, achtern sichern Padunen ebenfalls die Masten. Die Stahltrossen sind mit Webleiten verbunden, als Leiterstufen. Ein Mast der Großsegler besteht aus 2 bis 3 Teilen, nämlich dem eigentlichen Mast, selten länger als 25 Meter, dort wird mit dem „Eselshaupt“ die Verlängerung, die „Stenge“ befestigt. Zur Stabilisierung werden die neu beginnenden Wanten auseinander gegrätscht (Salinge). Auf diese Grätschen sind Plattformen gebaut, die (untere) als Marssaling (und die obere) Bramsaling. Sie zu erreichen ist bisweilen schwierig, weil überhängend sie erklettert werden müssen. Linkes Bild zeigt den Großmast der Sedov von vorne, rechtes Bild den Fockmast von achtern zum Bugspriet (Khersones) (bei Vollmond).

38



Mit der ukrainischen Khersones segelte ich im Sommer 1996 nach Island. Blick aus der Vogelperspektive auf den schlanken Rumpf dieses als Ausbildungsschiff konzipierten Vollschriffs. Wenn die Segel gesetzt wären, ließe sich der elegante Riß nicht so gut erkennen.

39



Sedov und Lehmkuhl dienen als Ausbildungsschulen des russischen Seefahrtnachwuchses, gewissermaßen als Offiziersanwärter. Deshalb haben sie auch alle Uniformen. Hier sehen wir Kadetten während der Sail zum Hafenfest in Bremerhaven 1995. Schmuck sind die weißen Ausgehuniformen. Eigentümer ist seit 1991 die staatliche Technische Universität Murmansk, vor-

mals Staatliche Akademie der Fischereiflotte. Neben der ca. 40 Mann starken Crew (siehe oben) werden noch ca. 60 Kadetten ausgebildet. Für sie ist die Ausbildung hart, hier steht eine Wache an Deck zum Appell, dabei werden die Namen ersetzt durch Nummern, durch den Maat aufgerufen. Dann gilt es mit „aici“ (hier) zu antworten.

Klassisch die (marine-) blaue Matrosenkleidung mit der international üblichen Heckklappe *Exerzierkragen*. Die typischen Zierstreifen kamen zuerst bei der englischen Marine auf und erinnern an die 3 siegreichen Seeschlachten von Nelson gegen Napoleons Flotten. Die festgenähte Krawatte entstand aus dem Halstuch der Matrosen.

Beim Appell wird nicht nur die Vollständigkeit der Mannschaft, sondern auch der Zustand der Kadetten insgesamt überprüft, hier putzt sich einer noch mal schnell die Fingernägel. Oft müssen die Kadetten zum Appell bereits mit Sicherheitsgurt erscheinen. Diese werden



zum Arbeiten im Rigg benötigt. Auf manchen Schiffen bekommt jeder Kadett einen eigenen Gurt (zB Lehmkuhl) bei anderen hängen sie an besonderen Haken und man nimmt sie sich nach Bedarf. Als wir meinen Gurt nicht fanden, musste die ganze Wache warten, bis er gefunden war (ihn hatte ein anderer Kadett angelegt), die abzulösende Wache musste auch weitere 10 Minuten warten, bis wir den Dienst aufnehmen konnten – peinlich !

Hier brasst eine russische Mannschaft, aber gleich geht's ins Rigg.

40



Im Sommer 1995 segelte ich mit der Khersones nach Island, eine Fahrt, in der es nicht nur gutes Wetter gab, als wir nach 10 Tagen wegen des starken Rückenwindes bereits auf der Höhe von Reykjavik erreichten, segelten wir bis kurz vor Grönland, angelten einen Tag Rotbarsch mit einfachen Leinen und segelten dann nach Island. Im Bild sind die Konturen vom Hekla Jökull verschwunden. Im unteren Bild hingegen ist der Berg zu erkennen.

Auf der Fahrt segelte ein junger Mann

aus Dresden mit, der in einer Original-Uniform der Nationalen Volksarmee der DDR hier neben mir paradiert (ich trage eine praktischen Fantasieuniform).

Wir stellten damals zusammen:

Vor 10 Jahren war es unvorstellbar: Ein Angehöriger der NATO macht Dienst mit einem Soldaten des Warschauer Paktes auf einem Schiff der ukrainische Kriegsmarine. Wir alle tragen Stiefel aus Beständen der Bundeswehr, Russisch ist Kommandosprache. - Die neuen Taue am Mast sind aus Kunstfasern und wurden von deutschen Betrieben gespendet.

Unten: Ich sitze im Hafen von Reykjavik und habe gerade abgeuert und werde zu einer Rundreise um die Insel antreten und im September heim fliegen.

Die Khersones kehrte nach Bremen zurück und startete im folgenden Frühjahr zu einer Fahrt um Kap Horn (siehe Segel rechts)

