

»LebenLernen« auf Segelschiffen

»LebenLernen auf Segelschiffen«, so hieß die Reederei. »LebenLernen«? Mit 59 wird es wohl Zeit, leben zu lernen. Als »Törn« war angeboten eine Fahrt von Eckernförde nach Turku in Finnland. Eine Fahrt mit einem zweimastigen Rahsegler. Der Kapitän am Telefon hörte sich freundlich an, Seebären-Bass. Aber »Rah«? Gleich danach im Lexikon nachgeschaut. Aha, da stehen die Segel quer zum Schiff. Und wenn man eine absolute Landratte sei, würde die an Bord gelassen? Aber ja doch, höchste Zeit, denn hier sind alle willkommen, Anfänger und Neulinge sowie Könner, das mischt sich und jeder lernt vom Anderen. Ein Freund, der schon mal dabei war, wusste, dass man auf der »Roald Amundsen« unter Kapitän Ben sich in jedem Fall wohl fühle und dass es in der Tat zum Leben unbedingt dazugehöre, wenigstens einmal dieses berühmte Gefühl gehabt zu haben: Man sitzt im selben Boot, und wir alle, Jung und Alt, Frau und Mann, wir sind jetzt eine Mannschaft, pardon, eine Crew, und es kommt auf jeden von uns an, dass bei all den auf See fälligen Manövern jeder im richtigen Moment den richtigen Griff tut.

In der Tat, versichert der Freund, der ebenfalls Lehrer ist, man lernt, wie die Jungen das eine besser können als die Alten, und wie die Alten was anderes schlauer hinkriegen als die Jungen. Solche praktischen Momente, sagt der Freund, gehören zu den Erfahrungen, die man unbedingt gemacht haben muss, man lernt nicht nur seine Schüler neu kennen, sondern auch sich selbst, und das geht nur bei zehn oder mehr Tagen auf offener See, rein mit Windkraft.

Aber wenn ich doch bis heute noch immer nicht weiß, ob ich seekrank werde?, hab' ich am Telefon noch gefragt. »Auch dann wird's ja mal Zeit. Und da kann man gegen an. Da hilft nur die Erfahrung an Bord. Unser Schiff ist 50 Meter lang und 34 Meter hoch.«

Aber stehe ich als Laie denn nicht nur im Weg? – Kleine Pause am anderen Ende des Drahtes. »Jeder interessierte Laie hat das bloße Zuschauen auf Dauer nicht durchgehalten. Mitmachen, Anpacken finden auch Landratten unumgänglich, das ist wie eine Sucht. Selbst Intellektuelle fangen noch mal ganz klein von vorne an. Leute sind da an Bord, alle Sorten Leute, auch Ihre Schüler können Sie mitbringen. Regensichere Ausrüstung nicht vergessen, Gummistiefel und Schlafsack. Schlafen und Verpflegung im Schiff, alles im Preis inbegriffen. Wir haben auch Funk und Echolot und Satellitennavigation an Bord, also der ›Pott‹ ist unsinkbar. Ich weiß, das haben die Chefs auf der ›Titanic‹ auch behauptet, aber die waren ja bekanntlich Größenwahnsinnig.«

Also fiel die Entscheidung, und also reiste eine Landrattengruppe mit sehr ungewissen Erwartungen von Süddeutschland in den hohen Norden ins schöne kleine Städtchen an einer der idyllischen Förden der Ostsee. Vom Bahnhof

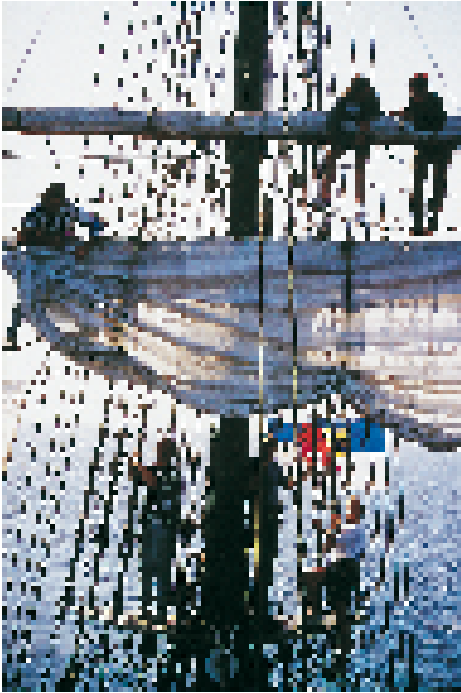
Eckernförde hinüber zur Pier. Da liegt sie, abgetakelt, die »Roald Amundsen«. Der Kapitän, Anfang 30, ein breiter, blondlockiger Kerl in Bärenformat, der organisiert gerade »Reinschiff«, die Reinigung vom vorausgegangenen Törn. Ben erklärt uns »seinen Dampfer«. Nein, bei den Manövern muss niemand, der nicht will, in die Wanten, nur die dürfen da oben hinauf, die darauf wirklich Lust haben, niemand muss sich hier in Gefahr begeben. Bei jeder Wende sind rund 30 Einzelaktionen nötig, und zwar in je unumstößlicher Reihenfolge. Nach spätestens sieben Wendungen hätte das bislang noch jeder kapiert. Ja, das Schiff hat auch Radar und, wie gesagt, Sprechfunk und einen Satellitennotsender und sogar ein Satellitentelefon. Segelfläche insgesamt 850 Quadratmeter. Und die vielen Seile? Das sind genau 196 und die muss nicht jeder mit Namen kennen, Hauptsache, ich und der Steuermann kennen sie, und am Ende wundert sich mancher Trainee oder Mitsegler, wieviel er sich von unserem Seglerkauerwelsch trotz allem gemerkt hat. Morgen, nach der Ausfahrt, wenn die Maschine gestoppt wird, wenn es zum ersten Mal nur mit Windkraft vorwärts geht, dann, im Rauschen, dann spätestens würde auch ein Laie ahnen, was Segeln sei.

Eine erstaunlich gute erste Nacht im Schiff. In einer der Kammern zu je vier Betten, die Kojen im Doppelstock, traditionell aus Eichenholz. Kein langes Lauschen mehr auf die gluckernenden Tiefen da drunten, kein verzagtes Rekapitulieren der Unglücke, die in letzter Zeit in süddeutschen Zeitungen ausführlich beschrieben wurden. »Amundsen«? Der hat immerhin den Südpol erreicht und hat's lebend zurück geschafft.

Am anderen Morgen einkaufen, die neue Crew, die neuen Gesichter, Frauen wie Männer und lauter neue Wörter. Anrede per Vornamen. Einkaufen für die »Buckschaft« (Küchendienst, »jeder kommt dran«). Pässe beim Kapitän abgeben. Um 13 Uhr Leinen los, per Motor aus dem Hafen, ins sonnige Wetter, leichte Brise. Ben beschließt, sofort richtig zu segeln, auf den Motor zu verzichten. Zuvor eine kleine Rede an die »Neuen«, er erklärt die Sicherheitsmaßnahmen. Ein junger Mann namens Eberhardt, der freundlich ist und breites Schwäbisch redet, zeigt und benennt die Taue, die »Nägel« (aus Holz), die Funktionen, Dutzende Begriffe schwirren. Dann gehen die jungen Leute in die Wanten, nur die »Könner« dürfen da rauf, aber von denen gibt es erstaunlich viele, und noch mehr werden es. Die ersten Segel werden gesetzt, Ben strahlt wie das Wetter, mehr Segel erst mal nicht. Sturm ist angesagt.

Fast 500 Tonnen wiegt dieser Segler. In der Tat, welch traumhaftes Vorwärtsgleiten. Dies unwirklich schöne Rauschen in den Seilen, im Wind, von unten dazu das blauweiße Wassergezisch der Gischt. Und dies wunderliche System der Taue über uns, welch eine Anderswelt für uns Landidioten. Und dann sehen in der Tat die Schüler ihren Lehrer neu, sehen, wenn er linkisch ist und erst einmal nichts kapiert. Und da ist der Lehrer, der seine Schüler neu sehen lernt, wie sicher der eine sich bewegt, wie fröhlich, mutig, – wie verzagt aber auch ein anderer, der doch sonst, jedenfalls auf dem Papier und beim Reden, immer so fix war.

Und wenn man sich in der Muße, zwischen den Wendemanövern, den Sinn



dieser Labyrinth klar macht, die nun für sieben Tage den Himmel bilden, dann wird ahnbar, wie hier Generation auf Generation Systeme verbessert hat, wie sich diese Kunst entwickelt hat aus dem Gegeneinander der Wind- und Wasserkräfte mit der Absicht: schnelle Fahrt mit großen Lasten über große Entfernungen. Im Parallelogramm der Zugkräfte, der Hebelarme: Man gebe mir einen festen Punkt, und ich hebe die Welt aus den Angeln. Segeln scheint wie ein Über-Seile-Gehen: Immer neue stabile Labilitäten finden und nutzen.

Beim Wenden heißt es »Fieren« (»lose geben«, Tau loslassen), dann Tau einholen, die Segel neu ausrichten, sechs oder mehr Leute an einem Strang in gemeinsamem Geschrei »Hol weg! Hol weg!«. Plötzlich Bens Kommando: »Jürgen, die Talje auf den Hals!« Der schwäbische Eberhardt erklärt mir,

was er gemeint hat, einen speziellen Flaschenzug, nur mit solchen »Taljen« können sechs oder sieben Leute vielfache Kräfte entfalten und Riesengewichte verlagern.

Wenn irgendwas beim Fieren nicht richtig läuft, dann schlagen die freigeordneten Segel im aufkommenden Sturm wild herum, auch Seile, Tauen und die kleineren Flaschenzüge rütteln und flattern, den Kopf muss man sichern. Ben bleibt auch dann, wenn mir nichts mehr klar scheint, vollkommen gelassen und scheint zu grinsen, der trägt praktisch Räuberzivil. In seinen Offiziersjahren auf den größten





Seglern der Welt war ihm Uniform vorgeschrieben, in Weiß und Gold. Das fand er mühsam, und er ist froh, nicht mehr mit Millionären auf Fahrt zu sein, sondern mit all diesem bunt gemischten Volk, das »LebenLernen« mitmacht. Backbord Möns Klint. Dänische Steilküste, kalkfarbene Abbrüche, wie auch etwas später an der Stubbenkammer von Rügen. Hinter Möns Klint, außerhalb der »Landabdeckung«, packt der volle Weststurm das Schiff. Notstrippen (Strecktaue) zum Festhalten werden gespannt. Es gibt Rettungsinseln an Bord, auch Beiboote mit Außenbordern. Was ist im Fall von »Mann über Bord«? – »Dann sofort alle Rettungsringe über Bord, laut schreien und Kreuzbrassen«.

Im Geschaukel unter Deck der Versuch, mit Notizenschreiben die ankommende Übelkeit zu bekämpfen. Eberhardt rät mir: »Geh lieber rauf an Deck, schau dir den Horizont an, mach

dir klar, wie die Bewegungen gehen, wo oben und unten ist und links und rechts. Und atme dazu langsam und tief.« – Dank an den Schwaben Eberhardt. Nur so ging es.

Wenn wieder Pause ist, will hier dieser und jener rauchen. Da hält Ben wieder eine seiner kleinen, witzigen



Reden. So streng, wie Alkohol an Bord absolut unerwünscht ist, so will er gegen das Rauchen nicht einschreiten, »aber bitte in Lee!«. »Lee« ist auch der Rat an die, die es denn doch erwischt, die Übelkeit, die den Magen stülpt. Bitte mit dem Wind ...

Unterwegs ankern, in einer Bucht auf Bornholm, der felsigen Insel, die nahe vor der schwedischen Küste liegt und dennoch dänisch ist. Im Dunkeln an der Felsenküste vorüber; in der Schwärze und im Wellengetöse gilt es, die Hafeneinfahrt zu finden. Erst gegen 22 Uhr im Hafen, dort fliegt eine weiße, schreiende Wolke auf, im Laternenlicht starten vom Kai Hunderte von Möwen, die so spät ein Schiff nicht mehr erwartet hatten. Wir haben noch Zeit für einen Landgang, Wachen werden eingeteilt für die folgende Nacht, jeder kommt mal dran.

Am anderen Morgen wieder unruhige See. Der Kapitän bittet mich in seine Kajüte, dort hat er ständig Wetterinformationen, per Fax treffen Karten ein, und da zu meinen Fächern Geographie samt Klimakunde gehört, will er wissen, wie ich die Luftdruckverhältnisse deute, kommt jetzt das verdammte Tief oder dieses Hoch aus dem Süden. Ich vergleiche die letzten Karten und kann nur mutmaßen, dass wir im Grenzbereich bleiben. »Also im Wind!« sagt er und ist zufrieden. Wie aus dem Nichts entfalten sich über uns wieder diese leuchtenden Quadratmeter, heute in der Sonne. In der Tat kommt heute der Sturm mit sehr vergnügter See. Brecher steigen an der Luvseite, Gischt weht über Deck.

Die Bulleyes sind gegen Brecher mit Eisenplatten zu sichern, in der Kombüse ist alles Bewegliche festzuzurren. Inzwischen sausen einige Jüngere wie die Kobolde die Masten auf und ab. Philipp, der blonde Rasta-Typ, seilblonde Haare stehen ihm steil vom Kopf – bei den Manövern fürchtet man, er gerät mit seiner hanffarbenen Frisur in die Seile. Die Leute an Bord sind Schlosser, Landschaftsgärtner, Studienrätinnen, Ingenieure, Studenten, Hausfrauen, Schüler etc., nur zwei sind Berufsegler. An Segellust aber lässt sich inzwischen niemand überreffen.

In der nächsten Nacht bleiben wir auf See, traumhaftes Schlafen in der Koje. Auch bei wildestem Wetter, auch nachts, Aktionen. »Hört denn keiner das Schlagen?«, schreit der Boss. »Das Vorstengestagsegel flattert sich zu Tode. Was macht ihr? Wenn das nicht funktioniert, ist Requiem!« Nur so, mit harten Kommandos, funktioniert's, gleich darauf wieder Witze und Fachsimpeleien. Ben lässt auch Laien ans Steuer, nicht ohne präzise Angabe, welcher Winkelgrad einzuhalten ist. Gemisch aus Platt und Englisch und Deftigkeiten. »Russenfett«, »Niederholer«, »Witwenmacher«, »Übern Nagel! Bist Du wahnsinnig? Fieren (Seil lösen) *nur* übern Nagel! Sonst kannste deine Pfoten wegschmeißen!«

Bei Aktionen im Sturm: »All Hands on Deck!« Auch nachts. »Was? Der Michel pennt? Hol ihn rauf!« – Durchs Wellen- und Windgetöse zischen die Funksprüche auf Kanal 16 (»Rügen Radio – Lügen Radio«). Mit Warnungen in Englisch, mit Pegelangaben, mit Sturm voraussagen. Vor jeder Wende ziehen mehr als ein Dutzend aufgeregt schreiende Leute an Tau. Bens Stimme überschlägt sich. Segeln im Sturm ist Nervensache, und jeder Segelpott ist ein Fahrzeug, das alle

Wachsamkeiten fordert und vollen Einsatz. »Wer hier glaubte«, meint ein Yachtbesitzer, »schon mal gesegelt zu haben, der muss umlernen«.

Nicht nur muss in dieser Crew »LebenLernen« jeder mal nachts Wache schieben, sondern jeder hat auch mal »Buckschaft«, und bei Sturm heißt das: Kochen bei 30 Grad Küchenneigung. Die Suppe muss da auf drei Großtöpfe verteilt werden. Neu Kochenlernen auf Segelschiffen, und das Ganze gleich für 48 Leute.

Auch am nächsten Tag melden die Wetterdienste wieder Sturm. Trotzdem weiter nach Norden, Rügenradio prophezeit West 8, in Böen 10. Am Mast ist über Nacht der Windsack geplatzt. Frühmorgens nur 9 Grad Celsius und immer noch scharfer Wind. Die Ostseewellen grün und silberfarben. In solchen harten Momenten lernt man den Kaffee neu kennen und lieben. Irgendwo links ahnt man eine dunkle Küste. Gotland.

Und dann aber, gegen Nachmittag, klärt sich endlich das Wetter, die Sonne samt den lieblichsten Himmelfarben lässt sich blicken, gerade noch rechtzeitig, just in den Momenten, in denen die ersten finnischen Schären in Sicht kommen. Links und rechts ziehen nun Zauber-Inseln vorüber. In der Tat, der Kapitän hat nicht zuviel versprochen, da beginnt eine amphibische Welt, halb Wasser, halb Land, eine Traum-Insel nach der anderen, überall möchte man halten, zelten, lagern, jedes Eiland lockt mit rundbuckeligen Buchten, mit Kiefern, Wacholder und Birken und sanft bemoosten Felsbuckeln, und das alles von nun an unter klarblauem Himmel, in klarblauem Wasser, der Wind ist endlich wieder warm und freundlich, Südsee-Zauber im hohen Norden – aber wir müssen weiter, denn das alles ist dann tatsächlich noch einmal steigerbar: Als wir in die lange Wasserstraße einbiegen, die zum Hafen von Turku führt, zur zweitgrößten Stadt Finnlands, da grüßt in langer stolzer Reihe Schiff nach Schiff, im schönsten Abendlicht, Mast an Mast, die Einwohner von Turku scheinen alle auf den Beinen zu sein, besichtigen die Segelwunder der vergangenen Jahrhunderte, zum Beispiel die schönen Mexikaner in ihren Uniformen oder das berühmte grüne Rahschiff, das immer noch für eine Biersorte Reklame macht, am Ende aber auch uns bunte Crew aus Deutschland, für das in der grandiosen langen Reihe ein passender Platz frei gelassen ist.

Und wer die »Roald Amundsen« auf ihrem Törn im nächsten Jahr beim großen Tall Ships 2000 Treffen der Großsegler rund um den Atlantik als Einzelner, als Gruppe oder als Schulklasse begleiten möchte, kann sich unter folgender Adresse weitere Informationen und den genauen Törnplan besorgen: LebenLernen auf Segelschiffen e.V., Friedensallee 41, 22765 Hamburg, Tel. 040-3908892 oder auf der Internet-Seite www.segel.de/windjammer.

Zu den Autoren:

Benjamin Lodemann, Jahrgang 1967, ehemaliger Schüler der Waldorfschule Karlsruhe, Ausbildung als Schiffsmechaniker, Nautik-Studium zum Kapitän auf großer Fahrt, Studium der Sozialpädagogik, ehrenamtl. Vorstandsmitglied bei LebenLernen auf Segelschiffen.

Hildegard Haag, Jahrgang 1942, Studienrätin i. R. (Französisch und Deutsch).