



Vor 100 Jahren erreichte der Segelschiffbau seine Hochzeit, damals wurden für planetarisch eingesetzte Segler in Deutschland meist Barken oder Vollschiffe gebaut. Vollschiffe sind alle 3 oder 4 Masten rahegetakelt, bei Barken der letzte Mast, der Besanmast hat „Stagsegel“. Oben die legendäre Passat, deutlich die 3 Vollmasten und achtern (hinten) der Besanmast erkennbar.



Matrosen schlagen die Rahsegel auf den Rahen an, die weißen „Enden“ werden Nock genannt. Von ihnen führen Brasstau zum Schiff. Die Rahen werden seit 1880 meist aus Stahl hergestellt und haben einen Durchmesser von bis zu 60 cm am Mast, der sich wie oben zu erkennen zu den Enden (Nocks) verjüngt. Die unteren Rahen können eine Länge von über 30 m erreichen, was den Auslegern von Hochspannungsmasten entspricht.



Die Segel sind die auffälligsten Merkmale eines Segel-schiffes, wie wir schon vorher be-merkt haben. Die großen Windjammer der Zeitenwende 1899/1901, der Hochzeit der Tallships gab es in Deutschland ca 1000 Barken, also Segler mit 2 Rah-getakelten Masten und dem am Heck stehen-den Besan. Zwischen den Rah-segeln, werden die Stagesegel gesetzt, das sind drei-eckige Segel, die nicht nur den Seitenwind ein-fangen sollen, sondern den auf-genommenen Wind so ableiten, dass Sogwirkung entsteht.

Die Segel des Großmastes auf der Sedov

Die „Ecken“ aller Segel sind hohen mechanischen Belastungen ausgesetzt, weshalb sie besonders stabilisiert werden müssen, das ist dann Arbeit des Bordschmieds.

Liek werden die Ecken genannt





Nachts vor der Sedov

Im Sommer 1995 wollte ich erstmals an der Sail teilnehmen, jener großartigen Veranstaltung, zu der sich möglichst alle Tallships treffen und in einem Wettrennen wird der Schnellsten gesucht. Der Törn führte von Edinburg nach Bremerhaven. Ich hatte mich auf der Towaritsch angemeldet und als ich nachts in Schottland ankam, erfuhr ich, dass dieses alte und legendäre -einstmals deutsche- Segelschiff Motorschaden habe und nicht starten könnte. Hilflös stolperte ich durch die Nacht auf

der Suche nach einer Unterkunft. Schließlich wurde ich zur Sedov geschickt.

Erfreulicher Weise wurde ich von Tallshipfriends, über die ich gebucht hatte, mir das Anheuern auf der Sedov ermöglicht.

Dieser stolze Windjammer wurde nach dem 1. Weltkrieg, als den Deutschen alles bewegliche Gut konfisziert worden war, von der traditionsreichen Rederei F.A. Vinnen in Bremen in Auftrag gegeben und lief bereits 1920 als Magdalena



Zwei der letzten Viermaster, hier in Port Leith

Vinnen vom Sta-pel. Bauauftrag: "Das Schiff sollte ein erstklassiger Segler sein, der Hilfsmotor bei Windstille und beim Anlaufen der Häfen benutzt werden. Außerdem sollte er das Schiff gegen den Wind fortbewegen können. Um auch nur annähernd mit den Dampfern konkurrieren zu können, mussten die Einrichtungen so ausgelegt sein, dass alle Anforderungen, die man damals an Dampfer stellte, möglichst erfüllt werden. Dabei durften die Eigenschaften als Segler nicht vernachlässigt werden." 1936 wurde das Schiff vom Norddeutschen Loyd erworben und auf den Namen „Kommodore Johnson“ getauft.



Große Besuchermassen möchten das legendäre Segelschiff besichtigen

Die Maße dieses größten noch segelnden Veterans:
Länge ü.a.: 117,5 m
Breite 11,4; Tiefgang 6,5m
Segelfläche: 4195 qm
Vermessung: 3556 BRT
30 Mannschaft, heute 55

24

Dankbar nehme ich das Angebot an auf der Sedov das Tallship-Race mitmachen zu dürfen. Ich werde in eine Wache eingeteilt, in die ungeliebte Hundswache, werde in eine Kabine, in der schon andere *Hundswächter* sind, eingewiesen – ich bin Teil der Mannschaft. Als ich meinen Reise-rucksack in den Spint packen wird, stellt sich heraus, so viel Platz gibt es nicht und ich lege ihn in der Segelkammer ab.



Mein erstes Diplom der Statsraad Lehmkuhl



Unter Rigg wird die Takelage eines Segelschiffs bezeichnet, also alle Einrichtungen oberhalb des Decks, die dem Segeln dienen. (z.B. nicht Radareinrichtungen)

Wir sind Trainees der russischen Sedov, ich schätze 80 - 120 Personen. Arbeitssprache ist russisch, das natürlich fast niemand versteht oder gar spricht, aber die Kommandos ähneln dem Holländischen, denn seinerzeit, bevor Peter der Große die russische Flotte aufbaute, hatte er eine Seemannsausbildung in Amsterdam gemacht, und die russische Marine übernahm die Erfahrungen aus Holland und die Kommandosprache der Niederländer.. Zum Mannschaftaufbau. Ein Segelschiff wird vom Kapitän geführt, unterstützt von denen mit einem Patent (Befähigungsnachweis) ausgestatteten Offizieren, von denen der Erste Steuermann sein Vertreter ist. Die Mannschaft wird durch Heuerverträge verpflichtet „Als Schiffsmann darf nur aufgenommen werden, wer über Namen, Geburtsort und Alter vor einem Seemannsamt sich ausgewiesen (hat) und von diesem ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhält“. Das sind wir natürlich nicht, obwohl ich seit 1994 ein Seefahrtsbuch habe und meine Törns eintragen lasse. Auf der Statsraad wurden wir Cadetten genannt, hier an Bord der russischen Schiffe sind wir Trainees, die Kadetten sind qualifiziert Auszubildende und sind grundsätzlich Russen.. Wir Trainees müssen uns allerdings verpflichten uns an der Bordarbeit zu beteiligen, eventuelle in der Küche. Die das nicht machen, sind Schiffsgäste.



Schon vor dem ersten Weltkrieg hatten viele Redereien erkannt, dass zur sicheren Führung der Segel- aber auch der Motorschiffe eine solide Ausbildung gehöre, deshalb wurden manche altgediente (billige) Segler als Ausbildungsschiffe/Schulschiffe eingesetzt. Die meisten fuhren dann als Kriegsschulschiffe.

Nach dem II. Weltkrieg bauten mehrere Nationen neue Schulschiffe nach den Schnitten des wohl bekanntesten Segelschiffes, der Gorch Fock. So auch die Gloria aus Kolumbien, wie die Flagge am Heck verheißt. Diese Segler sind fast alle barkgetakelt und haben meist eine Länge (über alles) zwischen 60 und 70 Metern. Die deutschen Segelschulschiffe Gorch Fock, Dr. Schlageter und Horst Wessel wurden von den Siegermächten konfisziert und schwimmen heute noch alle als Ausbildungsschiffe der jeweiligen Kriegsmarine.

(Auf dem Hafenfest in Hamburg 1989)

Als ich 1989 das 800e Hamburger Hafenfest besuchte, galt es schon als das größte Hafenfest der Welt und zog damals mehr als ½ Millionen Besucher an, die Attraktivität hat zugenommen. Damals sah ich das erste Mal eine neue Generation von Segelschiffen, nämlich die fast 110 m langen schlanken Segler der sowjetischen Perestroika-Flotte, wie die Ausbildungsschiffe genannt wurden. Diese ließ Gorbatschow auf polnischen Werften nach dem Muster der 1992 von Zygmund Choren entworfenen *Dar Młodzieży* bauen, Perestroika-Segler genannt, weil sie zur Zeit des Erneuerungsversuches der UdSSR ab 1985 in Auftrag gegeben wurden, insgesamt 5 baugleiche Schulschiffe

Mir	1987
Drusba	1987
Khersones	1989
Pallada	1989
Nadeshda	1990



Die neu gebaute Mir, Teil der Perestroikaflotte



Die Dar Młodziej im Hafen von Hamburg, deutlich ist zu erkennen, dass die Masten turmhoch sind. Alle 3 Masten sind gleich hoch und reichen bis auf 49,5 m über die Wasserlinie



Ein neuer Tag beginnt. Bordwache

1996 segelte ich auf der Kher-sones nach Island, ein Grund dieses Schiff vorzustellen.

Diese Schiffe wurden also in den 80er Jahren gebaut und als Ausbildungsschiffe eingesetzt. Außer diesen 5 Vollschiiffen verfügt die russische Flotte noch über einige Barketinen, also 3-Mastschiffen, von denen nur der erste Mast Rahsegel führt, die beiden hinteren Masten haben Schoner-Segel

Mitte August 1996 heuerte ich in Cuxhaven auf Khersones an, die 1991 mit der Aufteilung der sowjetischen Schwarzmeerflotte an die Ukraine gelangte. Wir waren eine internationale Mannschaft, Die Stammmannschaft bestand aus Ukrainer und Russen. Der Dienst für uns Trainees -überwiegend Deutsche, Holländer und Skandinavier- war nicht so hart wie vorher auf der Statsraad, Sedov

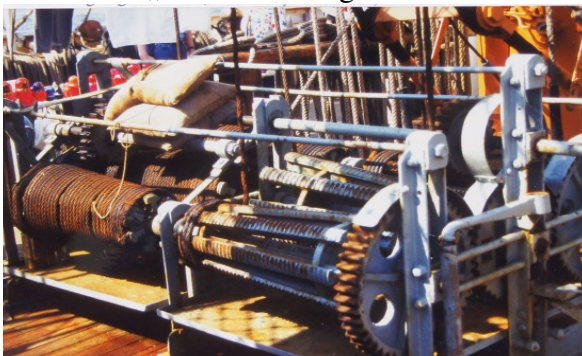


Das Setzen der Segel ist Teamarbeit und wird vom ersten Steuermann veranlasst und beaufsichtigt. Die ca 25 Mann starken Wachen werden von jeweils einem Maat angeführt, der in Abstimmung mit dem Zweiten Offizier Anweisungen gibt. Schon beim Verlassen des Hafens wurden die Segel an den Rahen gelockert (aufgegait) (Bild 1), dann lösen die Matrosen die Unterbramsegel (auch Sturmsegel), bevor die anderen auch gelöst werden. Die Tallships haben meist 5 Rahsegel übereinander: Großsegel: Unter- und Obermars, Brahm und Royal, Bei sehr großen Segler wird die Brahm als Ober- und Unterbrahm gefahren.



Brassen heißt, die Rahe im Winkel zur Schiffsachse drehen, normalerweise um den Wind besser einfangen zu können

Das wird mit Menschenkraft geleistet. An den Nocks der Rahe, hier die weißen Enden, sind Tauen befestigt, die nach achtern gezogen werden. Weil sie über Blöcke (Flaschenzüge) laufen, sind sie sehr lang, 500 m schätze ich. Wenn der Wind in den Segeln steht, ist das sehr anstrengend dann reicht eine Wache nicht mehr und es wird Segelalarm gegeben um ausreichend Mannschaft an Deck zum „Brassen“ zu haben. Hier auf dem Bild ziehen 16 Personen an einem Tau ziehen, am Ende warten weitere Personen auf Einsatz. Während auf der einen Seite das Tau angezogen wird, muß am anderen Ende der Rahe Tau gegeben, bzw. nachgelassen, werden, also es werden noch mehr „Mann“ benötigt.



Donkey, die Hilfskraft der Matrosen

Als eine der ersten Maschinen an Bord wurde eine dampfbetriebene Winde eingesetzt und liebevoll Donkey genannt. Erkennbar die beiden konischen Walzen, eine gibt, eine sammelt die Brassen-Taue.



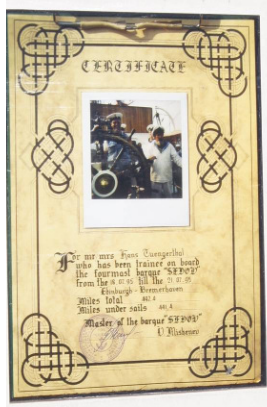
Nichts ist schöner als auf der Royal zu ruhen und die Möwen unter sich segeln zu sehen zu sehen



Links: Die 50 Meter hohen Masten der Statsraad, wo ich das erste Mal auf der obersten Rahe stand, erschien mir Anfangs himmelhoch, doch dort oben auf der Royal-Rahe war das Glücksgefühl der Freiheit wunderbar. Rechts zeigt den Aufstieg auf der Sedov. Die Schrägheit des Fotos verdeutlicht die Kränkung des Schiffes wegen der stark angebrannten Segel.
Der Weg in die Masten n ist weit.



Hans Tuengerthal am Ruder



Certificate



Für das Talshiprace 1995 erhielt jeder ein „Patent“ (links); oben: ein Ausschnitt aus dem Zeugnis zeigt mich in Uniform.

Zu den Aufgaben der Trainees wie Kadetten gehört das Steuern am großen Ruder. Hier mache ich Dienst mit 3 russischen Matrosen auf der Sedov. Als wir bei Windstärke 9 von achtern steuerbord Kurs halten mussten, war das so anstrengend, daß ich mich nach einer Stunde ablösen lassen musste. Die Großsegler führen ein doppeltes Ruderblatt, damit bis zu 8 Mann das Ruder drehen können. Vom Ruderrad gehen Ketten ab, die das Ruderblatt direkt bewegen.

U: Gorch Fock/Towaritsch und Gert Tuengerthal

Sehr gut sind die doppelten Ruderräder auf der vormaligen Towaritsch zu sehen, die heute wieder den alten Namen hat und **Gorch Fock I** heißt.

Hier sehen wir Bruder Gert am Kompaß, das Schiff liegt seit 2002 im Hafen von Stralsund. Mein Verein Tallshipfriends hat es gekauft und möchte das schwimmfähige Traditionsschiff wieder segelfähig machen. Es ist wohl in Europa eines der traditionsreichsten Segelschiffe

