

Segeln auf der Ostsee – gestern und heute

Autor _ Prof. Dr. Hans Behrbohm, Berlin

Abb. 1 _ Auf dem Segler,
Caspar David Friedrich
(um 1818–29).



Ein Paar hält sich an den Händen, blickt auf das ferne Ziel einer Stadt. Es grüßen die Spitzen gotischer Kirchen. Am Horizont erscheint die Vision einer Hansestadt. Eine Überfahrt. Die Rückenfiguren zeigen Caspar David Friedrich und Caroline Bommer auf der Heimfahrt ihrer Hochzeitsreise von der Insel Rügen nach Greifswald. Wie in allen Bildern Caspar David Friedrichs stößt der Betrachter schnell auf symbolhafte Gleichnisse: Schiff–Lebensreise, Überfahrt–Lebensziel, Kirche–Glauben. Mit den Rückenfiguren lädt uns der Maler ein, seine gedankliche Position einzunehmen, ein typisches Sinnbild der Romantik.

Darüber hinaus vermittelt uns das Bild eine Stimmung, die wir auch heute noch an der Ostsee erleben können. Das „ersegeln“ ferner Horizonte, der Wechsel der Tageszeiten und Wetterlagen vor dem Hintergrund einer ganz speziellen historischen Aura in der wohl schönsten Küstenlandschaft Nordeuropas, bieten auch heute einen besondern Reiz.

Die gotischen Kirchen künden von der Zeit der Hanse, in der sie entstanden. Die Hanse, Ende des 12. Jahrhunderts in Lübeck gegründet, wuchs zu einem Handels- und Städteverbund von 72 fest und 130 locker assoziierten Städten und reichte in ihrer Blüte von Flandern bis Reval. Das Zentrum bildete der Ostseeraum bis zum Finnischen Meerbusen. Das wichtigste Instrument der Hanse war die Hansekogge, ein geräumiges Segelschiff zum Gütertransport, das auch ihr Symbol wurde. Die Hanse verlor ihre Bedeutung mit der Verlagerung des Handels nach Übersee im 16. Jahrhundert.

Von der Ostsee aus segelten die Wikinger mit ihren schnellen Langschiffen bereits 700 Jahre zuvor nach Amerika. Ob sie es erreichten, darüber streiten noch heute die Gelehrten. Eines ist aber gewiss: Für die Wikinger war das Wichtigste das Schiff, ein flaches offenes Langschiff, das mit einem Rahsegel getakelt war. Besonders in Skandinavien ist die Bedeutung des Schiffs in vielerlei Hinsicht bis heute allgegenwärtig.

Die Mehrzahl der historischen Quellen beschreibt die Wikinger als beutehungrige, erbarmungslose aber tapfere Krieger und vor allem kühne Seefahrer. Ein Wikingerschiff konnte bei klarem Wetter auf circa 18 Seemeilen ausgemacht werden. Für diese Distanz benötigte das Wikingerschiff eine Stunde, genau die Zeit, die ihren Opfern oder Gegnern zur Flucht oder Abwehr blieb. Daher lag in der Geschwindigkeit des Schiffes der Schlüssel zum Erfolg einer „Attacke“. So wurden die Wikingerschiffe zu den schnellsten ihrer Zeit.

Im 17. Jahrhundert begann der Schiffbau sich auf verschiedene Schiffstypen, z. B. Linienschiffe, Kriegsschiffe, Fregatten und Frachtensegler, zu spezialisieren. Die Schiffe wurden schlanker und hatten größeren Tiefgang. Im 19. Jahrhundert erreichten die sog. Klipper bereits Geschwindigkeiten von 18 Knoten. Das Zeitalter der großen Windjammer begann mit der Verwendung von Eisen bzw. Stahl ab ca. 1890 als Material für die Schiffsrümpfe. Windjammer hat übrigens nichts mit Jammer oder Kummer zu tun,



Abb. 2



Abb. 3a

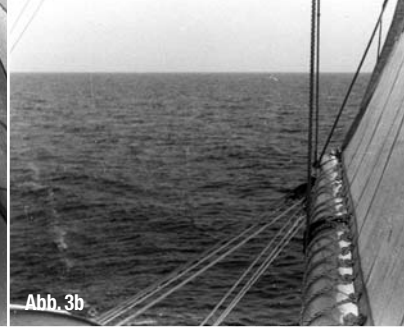


Abb. 3b



Abb. 3c



Abb. 3d

sondern kommt aus dem Englischen von to jam the wind. Die Besegelung der Windjammer bestand aus Rahsegeln bei den großen 4- und 5-Master-Barken. Der Vortrieb wurde, anders als bei den dreieckigen Schratsegeln, durch den Druck von hinten (räumliche Winde) in die Segel erzeugt. Die Segel konnten durch die Brassens in unterschiedlichen Winkeln an den Wind gebrasst werden. Kurse gegen den Wind, die ein Kreuzen erfordert hätten, waren mit diesen Schiffen nahezu unmöglich. Die Rahbesegelung setzte sich durch, weil die großen Rahsegler besonders für den Weizen- und Salpetertransport von Australien nach Europa eingesetzt wurden. Eine solche Reise eines Frachtseglers dauerte ca. 100 Tage. Da meist mehrere Schiffe gleichzeitig unterwegs waren, entstand das Regattafieber der Weizenrennen, der schnellsten Überfahrt via Kap Hoorn nach Europa.

Dabei konnten die Kapitäne die stabilen Windzonen der Erde ausnutzen, die sie auf einem vorbestimmten Kurs durch Regionen stabiler Windverhältnisse, z.B. durch die „brüllenden Vierziger“, die „heulenden Fünfziger“, später die Passatwindzonen und die Kalmen um den Äquator führten. Das gefährlichste Gebiet dieser Reise lag dabei zwischen der südlichen Landzunge Südamerikas, dem Kap Hoorn, und der Antarktischen Halbinsel, die sechshundert Meilen breite Drakestraße. Sie wurde nach dem englischen Freibeuter Sir Francis Drake benannt, der selbst nie die Straße befahren hatte. Hier herrschen Schnee und Kälte und der Atlantische und Pazifische Ozean prallen mit ihren Strömungen und Wettersystemen aufeinander und vereinigen sich zu einem Chaos aus Sturm, Zyklonen, gewaltiger See, Eisbergen und tiefhängenden Wolken. Wegen der so stark wechselnden Windverhältnisse, zwischen Hurrikan am Kap und Flaute in den Kalmen, war es wichtig, die Segelfläche schnell verändern zu können, was die Rahsegel-Takelung gestattete.

Die schnellsten Schiffe dieser Ära waren die der Hamburger Reederei F. Laeisz. Sie wurden zu Legenden ihrer Zeit, weil sie besonders schnell und besonders sicher waren. Sie erhielten den Namen

Flying-P-Liner, weil alle ihre Namen mit einem „P“ begannen. Das hatte eine lustige Bewandnis, denn der erste P-Liner wurde auf den Namen Pudel getauft, weil die lockige Haarpracht der Frau des Reeders an diesen Hund erinnerte. Legendäre Schiffe waren die Pamir, Passat oder z.B. die Padua. Die Padua ist der einzige heute noch segelnde P-Liner. Er ging nach dem Zweiten Weltkrieg als Reparationszahlung an die Sowjetunion und segelt heute als Krusenstern unter russischer Flagge als Schulschiff (Abb. 2).

Wer sich von dem majestätischen Anblick der letzten segelnden Zeugen aus der Zeit der Windjammer inspirieren lassen möchte, kann das während der Hanse Sails oder der Kieler Woche, wo die letzten segelnden Zeugen aus dem großen Zeitalter der Windjammer regelmäßig zu Gast sind. Es ist während solcher Festwochen möglich, Tagesfahrten auf der Ostsee zu buchen. Wer heute ganz in die Welt der Rahsegler eintauchen möchte, kann auf Großseglern, z.B. der Stadammerdam (www.stadamsterdam.nl) oder der Greif (www.sssgreif.de) anheuern. Nach dem Motto „Hand für Kojen“ sind längere Törns auf der Ostsee oder sogar bis in die Karibik möglich (Abb. 3).

Ostseekreuzfahrten auf einem Rahsegler waren für mich immer ein unvergessliches Erlebnis, weil einerseits das Abenteuer Seefahrt nirgends konzentrierter erfahrbar ist, andererseits das 1 x 1 der Seemannschaft in Fleisch und Blut übergeht. Der Tagesrhythmus wird durch das Claasen bestimmt, das halbstündige Anschlagen einer Glocke, begleitet von dem Ausruf „Auf der Back ist alles wohl!“ Das Herz schlägt einem zunächst bis in den Hals und später echt höher, wenn die Kommandos zum Aufentern in die Masten ertönen. Segelschiffe werden nunmal von Segeln angetrieben, und so bleibt nur der Weg über die Innenwanten zu den Rahen, um die Segel zu setzen oder zu bergen. Zum Segelsetzen wird aufgegeit, d.h. das eingerollte Segel an den sogenannten Gordings zur Rah aufgeheißt. Dann wird ein Tau durch die Ösen an der Oberseite des Segels gezogen, das Rahliek, und dieses mit einer Reihleine am Jackstag, einem Draht längs der Oberseite der Rah, befes-

Abb. 2 Die Krusenstern, ehemals Padua, der letzte segelnde Windjammer aus der Familie der Flying-P-Liner.

Abb. 3 Auf dem Rahsegler.

3a Blick in den Fockmast, **3b** „Gute Aussichten“, Rundumblick von der Royal-Segel-Rah, **3c** „Leinensalat“, Brassens, Falle und Schoten ..., **3d** Aufgeien zum Segelsetzen.



Abb. 4



Abb. 5a



Abb. 5b



Abb. 6

Abb. 4 Land in Sicht. Am Ende jedes Törns schwört man sich „... nie wieder“ – bis zum nächsten Morgen.

Abb. 5a Wandersegeln mit kleinen Jollen.

Abb. 5b Mit dem Finn-Dinghy nach Hiddensee.

Abb. 6 Nordische Folkeboote.

tigt. Die Füße stehen auf sogenannten Fußpferden, Drahtseilen unter den Rahen, kopfüber gebeugt liegt man auf der Rah, möglichst nach dem Motto „Eine Hand fürs Schiff und eine Hand für den Mann“. Leider ist der Job in der Takelage bei Wind nicht einhändig zu machen. Es ist ein Fortschritt, dass heute ein zweites Drahttau oberhalb der Rah geführt wird, die dem Einrasten der Sicherungsleine eines Gurtes dient, um den Matrosen vor dem Absturz zu bewahren. Dennoch, der Ausblick von der wiegenden Rah eines Royal-, Bram- oder Marssegels bei kränzendem Schiffsist ein unvergleichlicher Kick (Abb. 3 u. 4).

Die norddeutsche Boddenlandschaft ist ein Biotop mit idyllischen Buchten und Bodden. Wer sich in dieser Landschaft geräuschlos bewegen möchte und die Grundlagen des Segelns beherrscht, der kann sie sich mit einem flachgehenden Boot, idealerweise einer Jolle, erschließen. Besonders das Revier nördlich von Stralsund in Richtung Hiddensee, auch in Richtung Saaler Bodden nach Barth, Ahrenshoop ist sehr flach und voller Untiefen. Kielboote sind gezwungen, sich nach Seekarten und Betonung streng an die Fahrwasser zu halten (Abb. 5a).

Völlig frei kann sich der Fahrtensegler in einer Jolle bewegen und seine Ankerplätze an den einsamsten und idyllischsten Flecken jenseits des Trubels oft voller Seglerhäfen suchen. Bei 3 bis 4 Windstärken lässt sich Hiddensee in einem Tagesausflug erreichen. Am Bock vorbei kommt man am zweiten Tag mit einer Jolle mühelos bis Barth und am dritten Tag nach Ahrenshoop. Die Entbehrungen einfachen Lebens an Bord werden durch das Erleben einer praktisch von Industrie unberührten Natur belohnt (Abb. 5b).

Ein besonderes Erlebnis für den etwas Fortgeschrittenen ist das Segeln im Folkeboot. Die Folkeboote beanspruchen für sich, das Erbe alter skandinavischer Bootsbautradition zu verkörpern. Es handelt sich um kleinere Kielboote, die bequem auch Windstärken bis zur 7 bis 8 trotzen und das Segeln zum erlebbaren Vergnügen machen. Liebevoll gepflegte, bis ins Detail durchdachte Charterboote bie-

tet ein Charterbetrieb in Altefähr: Die vier Folkeboote tragen die Namen „Ziello“, „Haltlos“, „Sorglos“ und „Das Drama“.

Das nordische Folkeboot

Am 8. November 1939 ruft die königliche Segelgesellschaft zu Göteborg einen Konstruktionswettbewerb aus. Es wird ein preiswertes, ostseetüchtiges Boot mit genügend Platz für eine Familie gesucht. Aus den besten Entwürfen konstruiert Tord Sundén das Boot, welches 1942 auf den Namen Folkeboot getauft wird. In Europa segeln ca. 4.400 Boote, die größte Flotte segelt in Berlin. Wer auf der Ostsee mit einem Folkeboot unterwegs ist, trifft in allen Häfen auf Gleichgesinnte und Freunde dieser Klasse wie in keiner anderen Bootsklasse. Folkeboot-Segeln ist fast schon Weltanschauung (Abb. 6).

Charter

Wir waren mit einem der vier Folkeboote von Philipp Schaich/Nordschipper aus Altefähr unterwegs (www.folkebootcharter.de). Die Boote sind für drei Personen ausgerüstet, komfortabel reist man zu zweit. Die Yachten sind für den Charterbetrieb innerhalb der Dreimeilenzone zugelassen. Sie haben einen hochklappbaren Außenborder, Seekarten, GPS, Radio für den Seewetterbericht, Echolot und Geschwindigkeitsanzeiger. Weitere Charterstationen gibt es in Greifswald (Yacht- und Charterzentrum) Stralsund (Ivica Exklusiv Yachtcharter), in Kröslin (Rückenwind) und Lauterbach (Goor).

Wind und Wetter

Der Greifswalder, Kubizer und Jasmunder Bodden liegen in der Westwinddrift der deutschen Ostseeküste. Durchschnittlich weht ein Wind mit 3 bis 4 Beaufort. Stellt sich ein stabiles Skandinavienhoch ein, kommt der Wind aus Ost. Dann wird die Welle im flachen Greifswalder Bodden z.B. kurz und hart.

Über die neue Autobahn führt die Straße in das romantische Altefähr. Wenn man sich auf der Straße links hält, erreicht man den Hafen mit den Charter-



Abb. 7



Abb. 8a



Abb. 8b



Abb. 9

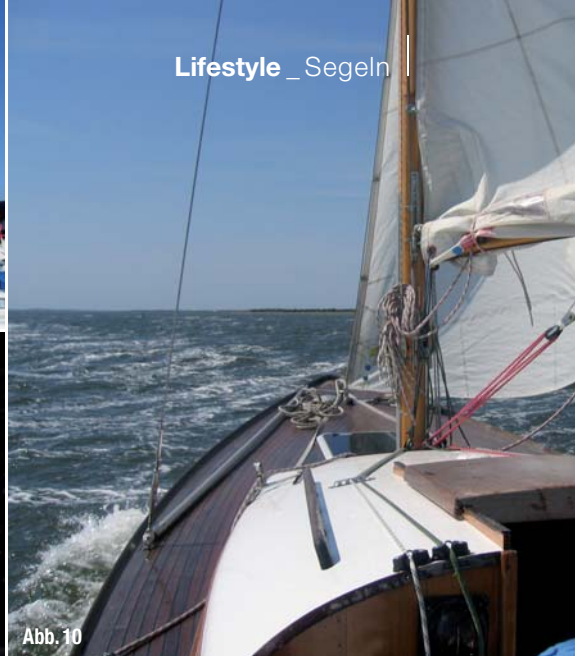


Abb. 10

booten. Ein Spaziergang vor dem Törn führt in die evangelische Seefahrerkirche im Zentrum des Ortes. Für 2 Euro täglich kann das Auto hinter einer Scheune geparkt werden, nachdem die Utensilien an Bord verstaut sind. Es folgt eine wirklich 100%ige Einweisung von dem erfahrenden Vercharterer. Spätestens nach der Einweisung wird man mit dem Vercharterer innere Freundschaft schließen, denn eines wird klar: Hier darf man mit Liebhaberstücken zum Freundschaftspreis segeln. Hier geht es nicht um den schnellen Euro, sondern um Segeln aus Passion. Jedes der Boote – ein Unikat.

Dann wird der 5 PS-Außenborder angerissen und vor der Fahrwinde heißes Segel gesetzt. Folkeboote besitzen einen Tiefgang von 120 cm. Sie bieten für zwei bis drei Personen Platz für ein komfortables Fahrtensegeln. Für den Einsteiger kann aus eigener Erfahrung, natürlich in Abhängigkeit von der Windrichtung und -stärke, folgender Törn empfohlen werden. Garantiert ist das sofortige Eintauchen in eine andere Welt.

Vor dem Ablegen sollte die prinzipielle Entscheidung getroffen werden, ob die Reise nach Norden in Richtung Hiddensee oder nach Süden durch den Rügendamm über den Strelasund zum Greifswalder Bodden gehen soll. Beide Routen bieten besondere Reize.

Für den Einsteiger ist die reizvolle Etappe nach Hiddensee zu empfehlen. Einer der drei Seglerhäfen auf der Insel in Neuendorf, Vitte oder Kloster lässt sich innerhalb eines Tagestörns immer erreichen. Mit einem Kielboot ist man an das Fahrwasser gebunden, welches durch die gute Betonung gut erkennbar ist. Vor Neuendorf wird's eng und man kann schon wenige Meter neben der Fahrwinde „aufsitzen“. Von den Seglerhäfen auf Hiddensee ist Kloster der kleinste, aber auch der schönste (Abb. 8b). Er passt zu dem Künstlerkolonie-Charakter des Ortes. Mit dem Fahrrad, vom Fahrradverleih gegenüber dem Hafen, ist man binnen weniger Minuten im Ort, wo ständig wechselnde Kunstausstellungen im Gerhardt-Hauptmann-Museum oder im Heimatmuseum Sie erwarten.

Das Wieseneck lädt danach zum Verweilen ein und ist seit eh und je der Treffpunkt für Künstler und Leute, die es werden wollen. Liederabende oder Lesungen finden in der Saison fast täglich statt. Mit dem Fahrrad erreicht man in südlicher Richtung nach gut einem Kilometer bereits Vitte, den größten Ort der Insel. Der Seglerhafen ist vom Massenbetrieb bestimmt, der Romantik und innere Einkehr kaum noch zulässt. Von Vitte führt ein alter Betonpfad über die zu allen Jahreszeiten betörende Heide nach Neuendorf. Neuendorf ist eine lose Anordnung größtenteils rietgedeckter Häuser, mit handfesten Restaurants und einem soliden Seglerhafen.

Bei sommerlichem Wetter fällt es schwer, die Insel sofort zu verlassen und es gibt durchaus Segler, die ihren Hafenplatz erst nach Tagen wieder räumen, um die Reize der Insel an Land zu genießen. Bei westlichen Winden bietet sich ein Törn nach Ralswiek an. Wir halten uns an das Fahrwasser nach Jasmund und gelangen vorbei an der Wittower Fähre bis in die Höhe von Breege mit der Ansteuerung nach Jasmund und Ralswiek. Bis auf die schmale Zufahrt ist der Jasmunder Bodden ein ideales Segelrevier ohne Untiefen. Das lohnende Ziel Ralswiek, mit einem der schönsten Seglerhäfen der Region. Rietgedeckte Hafengebäude, prima Dusch- und Sanitäreinrichtungen in einer gepflegten Parkanlage (Abb. 8a). Bei der Einfahrt muss genau auf die Botonung geachtet werden. Steuerbord grüßen bereits die Hansekoggen, Kulissen der Störtebecker-Festspiele, die in der Saison von Ende Juni bis Anfang September allabendlich um 19.00 Uhr stattfinden. Der Besucher erlebt eine unvergessliche Bühnenshow, die man auch prima von der Terrasse des Schlosses Ralswiek beobachten kann.

Für die Rückreise ist eine Winddrehung auf Ost immer vorteilhaft, die uns dann zurück nach Hiddensee bringt. Je nach Wetter und seglerischem Impetus kann man tags darauf um Hiddensee segeln, die Rückreise nach Stralsund antreten oder rund um Rügen, entlang der malerischen Kreideküste, gehen. Und hier grüßt uns dann von den Wissower Klinken wieder der alte Caspar David Friedrich (Abb. 10).

Abb. 7 Klönsnag im Seglerhafen Neuendorf.

Abb. 8a Im Seglerhafen Ralswiek.

Abb. 8b Im „Päckchen“ im Hafen von Kloster.

Abb. 9 Die Störtebecker-Ballade in Ralswiek.

Abb. 10 Mit dem Folkeboot um Hiddensee.

_Kontakt

face

Prof. Dr. Hans Behrbohm

Kurfürstendamm 61
10707 Berlin
www.ku61.de