



„Mann über Bord“ unter vollen Segeln. Bei Windstärke 7 in die Masten und Seekrankheit auf sch

# 25 Stunden an Bord des Windjammers

*Thomas Abholte segelte auf der „Gorch Fock“ von Ibiza nach Alicante mit und erlebte die Welt zwischen historisch-hartem Windjammer-Alltag und Seefahrer-Romantik*





**Immer dabei: Maskottchen „Palma Schluck“ – inklusive Ausgangspass (links)**

Sie liegt da, strahlend weiß, mit den typisch gelben Masten und vermittelt ein Gefühl von heiler Welt und Luxus. An Deck gepflegtes Holz, blitzendes Messing, Männer und Frauen in schicken Uniformen. Ein Hauch vom Edel-Segler „Sea Cloud“. So haben wir das Segelschulschiff der Deutschen Marine beim „Open Ship“ erlebt, als es den Insulanern zur Besichtigung offen stand. Aber wie sieht das Leben hinter den Kulissen aus?

Was für uns eine Attraktion ist, ist für die Crew spartanisches Zuhause. Alltag auf engem Raum. Die Gorch Fock durchkreuzt die Meere – Stürme, kochende See, Leben zwischen Hängematten und harter Seemannschaft – wenn man nicht gerade zum Marine-soldaten ausgebildet wird, bekommt man kaum Gelegenheit, das mitzuerleben. Umso größer die Freude für uns, als der Kommandant, Kapitän zur See Norbert Schatz, IbizaHEUTE für eine Reportage an Bord einlud: 25 Stunden von Ibiza nach Alicante.

Der Morgen auf Ibiza ist wieder wie gewohnt – blauer Himmel, kaum ein Lüftchen zu spüren. Nichts deutet darauf hin, dass wir da draußen noch ganz schön durchgeschaukelt werden. Auch die jungen Kadetten an Bord ahnen noch nicht, dass „Seebeine“ mehr als nur ein abstrakter Begriff aus Piratenfilmen ist. Viele der jungen Männer und Frauen, die hier ihre Erfahrungen in Sachen Seemannschaft und Zusammenhalt machen sollen, waren vorher noch nie auf einem Schiff.

Sie kommen aus ganz Deutschland. Jeder, der sich zur Deutschen Marine meldet und eine Offizierslaufbahn anstrebt, muss sechs Wochen lang auf der Gorch Fock segeln und leben. Fast ohne Privatsphäre, ohne Luxus und fast komplett ohne maschinelle Hilfsmittel. Einige Kadetten sind sogar Gäste aus befreundeten NATO- und Drittstaaten.

Ich segle, seit ich laufen kann. Aber als ich um 9.15 Uhr die Gangway zur Gorch Fock hinaufgehe und die Schiffsplanken betrete, geht meine gesamte Segelerfahrung schnurstracks weiter geradeaus und auf der anderen Seite des Traditionsseglens über Bord. Hier ist alles völlig anders, als ich es von den Sportschiffen gewohnt bin. Also mach ich das einzig Vernünftige: Segeln und Leben auf dem Wasser neu erleben.

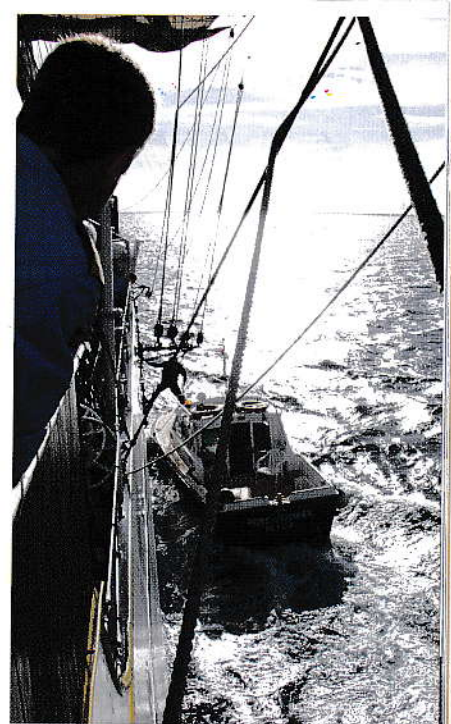
Pikobello sauber – das ist das Erste, was mir auffällt. Alles auf diesem wunderschönen Schiff blitzt und glänzt, als sei es gerade erst vom Stapel gelaufen. Allerdings ist das jetzt 48 Jahre her. So großzügig die Flächen an Deck sind, so eng wird es im Inneren des Schiffes. Schmale Gänge, Kabinen, in denen man sich kaum drehen kann. Das Zuhause von bis zu 230 Seeleuten mit allem, was dazu gehört: Werkstätten, Kraftwerk, Küchen, Waschküche, Krankenhaus, Schulungsräumen, Büros, Lager für Material und Lebensmittel... Das alles auf gut 81 Metern Rumpflänge und 12 Metern Breite. Da bleibt nicht viel Platz.

Durch einen schmalen Gang des Oberdecks werde ich zum Heck – dem hinteren Teil des Schiffes – geführt, dort hin, wo der Kapitän schläft und arbeitet. Der Gang ist so eng, dass die aufgerollte Decke auf meinem Rucksack fast an den Wänden schleift. Der Kommandant, Kapitän zur See Norbert Schatz, hat unsere Bitte, die Überfahrt nach Alicante mitsegeln zu dürfen, erhört – allerdings mit der Ansage, dass keine Koje frei ist.

Die Chance kommt nicht wieder – also hau ich mich halt in irgendeine Ecke, wenn die Müdigkeit zu groß wird.

Kommandant Schatz sitzt an seinem Schreibtisch vorm Laptop. Wir haben uns über die zwei Wochen, die die Gorch Fock auf Ibiza Trockentraining mit den neuen Kadetten gemacht hat, ein bisschen kennen gelernt. Entsprechend freundlich ist die Begrüßung. Bei einem Kaffee in der kleinen Sitzecke reden wir über das, was auf uns zukommt:

„Wir erwarten eine steife Brise aus Westen“, sagt der Kapitän. „Es ist genau die Windrichtung,



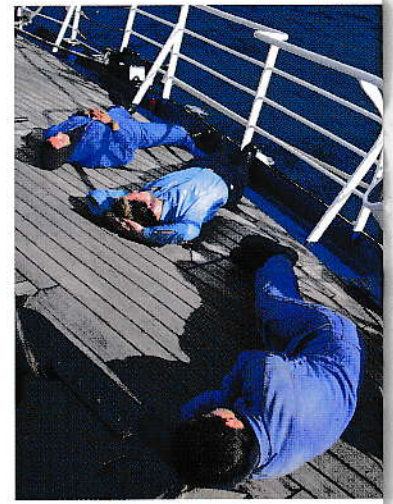
**Der Lotse geht von Bord**



**Schiffsteward „Hennes“ Kempcke bringt die Angel aus**



„Ich bin der König der Welt!“ – Nein, das ist weder Leonardo di Caprio noch Titanic: Oberleutnant zur See Marco Hüde sorgt beim Heißen der Segel im Großstopp durch Handzeichen dafür, dass beide Seiten gleichmäßig angezogen werden. Im Hintergrund: Ibizas Festung



Während die Steuermänner alle Hände voll zu tun haben, genießt die Freiwache auf dem Vordeck noch etwas Sonne

die wir nicht brauchen können – Gegenwind nach Alicante. Und die Gorch Fock ist als Rahsegler nicht wirklich dazu gebaut, gegen den Wind anzusegeln.“ Dazu kommt noch ein anderes Problem: „Uns sitzt die Zeit im Nacken. In Alicante müssen wir 42 Tonnen Sprit aufnehmen und dann schnellstens weiter in den Atlantik. Es zieht ein Sturmtief auf. Und wenn uns das erreicht, tun wir uns schwer, durch die Meerenge von Gibraltar zu kommen!“

Orkanartige Winde und Wellen von sechs Metern Höhe – hoch wie ein zweistöckiges Haus – sind angekündigt. „Bei so einem Sturm braucht die Gorch Fock Platz, um mit dem Wind zu segeln, bis das Unwetter vorbei ist“, erklärt Norbert Schatz. „Manöver im dichten Schiffsverkehr sind dann sehr gefährlich. Und im Mittelmeer ist irgendwann Afrika im Weg.“ Deshalb muss die Gorch Fock noch vorm Sturm den Atlantik erreichen. Dort gibt es reichlich Platz. Auch sollen Schiff und Mannschaft vor Weihnachten wieder im Heimathafen Kiel sein. Wohlbehalten zum Fest bei der Familie.

Der Honorar-Konsul von Ibiza kommt, um sich vom Kapitän und der Gorch Fock zu verab-



Alles im Blick: Kommandant Norbert Schatz auf dem Hüttendeck – und am Bug der Ausguck

schieden. Ich lasse die beiden allein und begeben mich auf Erkundungstour.

An Deck herrscht emsiges Treiben. Die Mannschaft bereitet die Segel vor. Behende, wie Gekkos an unseren Hauswänden, klettern und turnen die Kadetten auf die Masten und auf den Rahen – Quermasten, an denen die Segel hängen. An Deck bereiten sich Scharen von Männern und Frauen auf ihren Einsatz vor. Keine elektrische Winsch, keine Hydraulik gibt es hier. Nur Muskelkraft und Teamwork. Für ein einziges Segelmanöver werden bis zu 100 Seeleute gebraucht. Entsprechend eng wird es an Deck. Ich suche

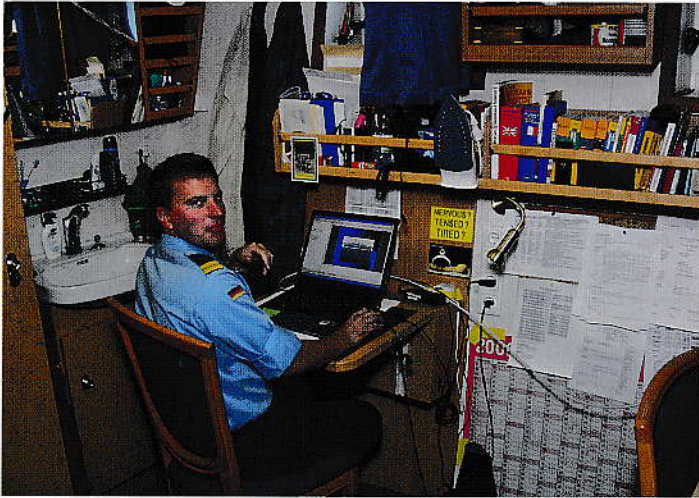


mir eine Nische und schau zu. Dann das Kommando: „Leinen los!“ Es ist 10 Uhr. Langsam gleitet die Gorch Fock aus dem Hafen – noch unter Maschine. Die vier Mann an den Steuerrudern haben alle Hände voll zu tun. Auch die Ruderanlage läuft ohne moderne Hydraulik. Im alten, messing-glänzenden Kompass, vor den Steuermännern, sitzt ein Teddy im Matrosendress. Das Maskottchen, das bei jedem An- und Ablegen dabei ist: „Oberstabsgefreiter Palma Schluck“. 2007 feiert der Bär sein 30. Dienstjubiläum – damit ist er am längsten von allen auf der Gorch Fock. Als der Lotse im Schatten der Festung

von Bord geht, sind bereits alle Segel gesetzt, die Gorch Fock segelt.

Kaum unter Segeln bringt „Hennes“ Kempcke, der Schiffs-Steward, einziger Zivillist an Bord und mit 19 Jahren nach Teddy Schluck am zweitlängsten auf der Gorch Fock, die Schleppangel am Heck aus: „Das bringt und immer mal wieder frischen Fisch auf den Teller“, lacht er.

„Außerdem macht es Spaß.“ Und die Wache, die ständig am Heck Ausschau hält, hat eine Abwechslung, nämlich ein Auge auf die Angelschnur zu werfen. Auch am Bug steht immer eine Wache und hat das Meer im Auge. Andere Schiffe,



**Beengt:** Offiziere wie auch Unteroffiziere wohnen an Bord in kleinen Doppelkabinen



**Die Wachtmeisterei – das Bordbüro**



**Zweckmäßig:** das Büro des Kommandanten



**Der Salon für Empfänge**

Treibgut – alles ist wichtig. Am Heck besonders auch die mögliche Notsituation „Mann über Bord“. Dazu gleich mehr.

Unser Kurs führt vorbei an der Ost-Steilküste von Formentera. Ich genieße das Panorama, als mich der Ruf zum Mittagessen völlig aus dem Konzept bringt. Es ist 11.30 Uhr – auf den Inseln oft gerade mal Frühstückszeit. Aber hier gehen die Uhren anders. Ich sitze mit den Offizieren zusammen in der kleinen Offiziersmesse, es gibt Suppe, Salat, Hackbraten mit Gemüse. Alle bekommen das gleiche Essen, egal ob Kapitän oder Kadett.

Der Wind brist auf – inzwischen haben wir Stärke 6. Das Schiff krängt in den Wellen, die 23 Segel lassen die Gorch Fock schräg liegen. Ein komisches Bild an Deck – die Mannschaft scheint schief zu stehen – dabei ist es natürlich das Schiff, auf der großen Deckfläche spielt mir der Verstand einen Streich und lässt es andersrum scheinen.

Ich selbst merke mehr als deutlich, dass das Deck jetzt zu einer Seite abschüssig ist. Meine Bootsschuhe, die mir auf den

Decks der normalen Segelschiffe immer zuverlässig Halt gegeben haben, lassen mich hier auf den Holzplanken komplett im Stich. Ich bin unterwegs wie auf Glatteis. Mit der Kamera in der Hand immer auf der Suche nach Halt, im Vorbeirutschen ein paar Schnappschüsse. Und immer wieder eine Hand von einem Crewmitglied, an dem ich gerade vorbeischliddere.

Sie sind sichtlich besorgt, dass die Landratte über Bord gehen könnte. Mann, fühl ich mich dämlich! Und es kommt, wie es kommen muss. Bei beherzten Sprung auf vermeintlich griffiges Deck lieg ich lang. Ein schicker blauer Fleck wird das. Aber der Kamera ist nichts passiert.

Der „Ernstfall“ rettet mich aus meiner unfreiwillig komischen Rolle: Aus dem Augenwinkel sehe ich etwas ins Meer fallen. Dann der Ruf: „Boje über Bord!“ – die Übung des Notmanövers „Mann über Bord“. Alles an Deck gerät in Bewegung. Hier wird nicht gehandelt wie bei einer Übung, sondern als ginge es um Leben und Tod – was normalerweise ja auch der Fall ist.

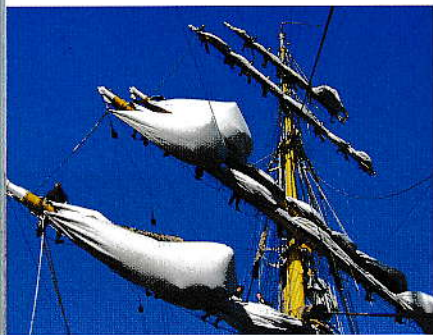
Die Gorch Fock muss unter vollen Segeln so schnell wie möglich gestoppt werden. Alle Männer und Frauen an Deck zerren mit ihrer ganzen Kraft an den Tauen. Die Segel werden gegen den Wind gestellt. Gleichzeitig springen die Rettungsmannschaften in ihre Überlebensanzüge. Auch Rettungstaucher machen sich bereit. Der Ausguck am Heck hat die kleine Boje mit dem Fernglas fest im Blick. Zwischen den jetzt fast zwei Meter hohen Wellen ist sie kaum noch auszumachen.

Aber verliert er sie, verliert er im Ernstfall möglicherweise ein Leben. Neben dem Ausguck taucht ein Offizier mit einem Gewehr auf: Die Haiwache. Gerade in südlichen Gewässern muss man auch damit rechnen, dass dem Menschen im Wasser die Gefahr aus dem Meer droht.

Auf dem Vordeck springt gleichzeitig die erste Rettungscrew in das RIB – das Schlauchboot, das permanent einsatzbereit ist und mit dem Kran innerhalb einer Minute zu Wasser gelassen werden kann. Auf dem hinteren Oberdeck, dem Hüt-

tendeck, macht die zweite Rettungscrew den Kutter klar zum Aussetzen, als das RIB schon an uns vorbei braust. Mit einer Flagge zeigt der Heckausguck der Schlauchbootcrew die Position der Boje an. Etwa fünf Minuten sind vergangen, seit die Boje ins Wasser geworfen wurde.

Die Gorch Fock steht inzwischen. Die Segel zu bergen, wäre unmöglich, das dauert viel zu lange. Um sie stabil auf Position zu halten, werden einzelne Segel des vorderen Mastes, des Fockmastes, jetzt wieder in die richtige Segelposition gebracht, während die des hinteren weiter gegen den Wind stehen. So fällt der Wind von der Seite wie auf einen Trichter: Der vordere Mast treibt nach vorne, der hintere nach hinten – und die Gorch Fock bleibt sehr genau und stabil auf der Stelle. Etwa eine viertel Seemeile und sieben Minuten hat es gedauert, bis die Gorch Fock stand. Zu der Zeit ist das RIB längst auf dem Weg zur



**Die Männer und Frauen müssen auch bei Sturm hoch in die Masten**

Boje. Drei weitere Minuten später ist es mit dem virtuellen „Mann über Bord“ auf dem Rückweg. An Deck steht der Sanitäter mit seiner Notausrüstung bereit. Der Rettungstaucher springt ins Wasser. Alles läuft wie ein Uhrwerk. Nach etwa 15 Minuten ist die Boje wieder an Deck und „medizinisch erstversorgt“. Das Manöver ist geglückt, die jungen Kadetten haben in der Stress-Situation hervorragend gearbeitet.

Als wieder Ruhe eingekehrt ist, ordnet der wachhabende Offizier noch einige Manöver an: Wende, Halse... alles für die neuen Kadetten das erste Mal auf offener See. Jetzt können sie beweisen, dass sie beim Trai-

ning an der Pier von Elvissa ihre Handgriffe und das Teamplay gelernt haben. Im immer stärker werdenden Wind zerreißt eines der Vorsegel. „Das macht nichts“, sagt der Kapitän gelassen, „die Segel haben 15 Jahre auf dem Buckel. Normal sind 10. Die werden in Alicante sowieso ausgetauscht und jetzt geben wir es ihnen noch mal so richtig.“

Trotzdem – um 15 Uhr gibt der Kapitän die Anweisung, die kein Segler gerne hört: Segel bergen. Wir haben keine Wahl. Unter Maschine müssen wir gegen den Wind an nach Alicante, um rechtzeitig dort hin zu kommen.

Aber bis wir Kurs aufs Festland nehmen können, kommt das, was ich so schnell nicht vergessen werde. Die Kadetten – alle zwischen 18 und 23 Jahren – entern auf... hoch in die Masten. Inzwischen haben wir Windstärke 7. Bei so starkem Wind geht man normalerweise nicht mal mehr am Strand spazieren. Die jungen Männer und Frauen sprinten in die Masten – bis 43 Meter hoch überm Wasser. Das Meer ist aufgewühlt, die Wellen türmen sich jetzt gut zwei Meter hoch. Was hier unten an Deck ein seekrankheits-taugliches Schaukeln ist, entwickelt sich in der Höhe zur Achterbahn. Die Kadetten werden auf den Rahen hin und her geschleudert. Der Wind reißt an ihren Kleidern und zerrt an den großen Segeln, die sie bändigen und einfallen müssen.

Egal, ob seekrank oder nicht, da oben wird jede Hand gebraucht. „Nicht jeder kann von



**Als würde man direkt ins Meer fallen: Schräglage unter Segeln**



**So schräg liegt die Gorch Fock**



**Die See wird rauer**



**Kommandos per Flüstertüte**



**Links: Die gemütliche Unteroffiziersmesse**

**Can Sopas S.L.**

**...te invitamos al SPAradis!  
Exklusiver Vertrieb  
und Verleihservice**

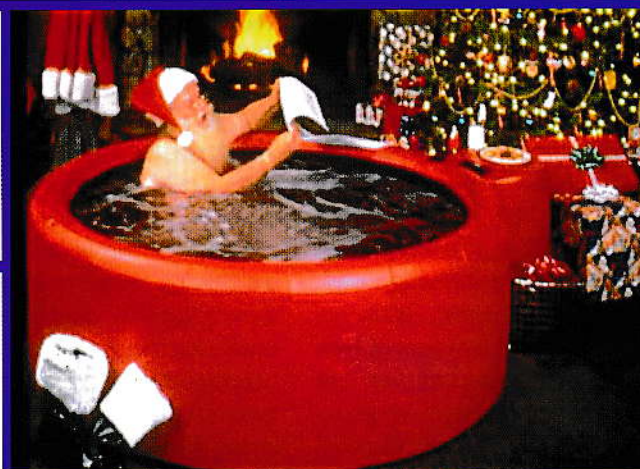
**Kontakt:**

**cansopas@hotmail.com**

**Telefon: 676 366 933**

**616 072 079**

**Fax: 971 33 07 68**



**Softub®**

**The world's finest  
portable jacuzzis!**

**Beschenken Sie  
sich mit unseren  
Winterspecials!**



**Schiffsarzt Dr. Wolfgang Fohr genießt trotz des Seegangs die romantische Abendstimmung**



**Die Kapitänskoje. Schlicht – überm Kopfende finden sich alle wichtigen Informations-Instrumente**



**Die Segelwerkstatt mit Michael Haaga (rechts), dem Gewinner der deutschen Meisterschaft der Segelmacher**



sich behaupten, seinen Chef schon mal angekotzt zu haben“, so schmunzelt Kommandant Schatz, aus der Erfahrung sprechend. Und auch heute ist die Seekrankheit stärker als einer der Männer im Fockmast.

Aber er packt an, komme was wolle. Ich habe einfach nur tiefen Respekt. Vor allem, als ich durchs Teleobjektiv an der obersten Rah die junge blonde Frau sehe, wie ihr Haar im Wind flattert und sie beim Packen der schlagenden Segel lacht und mit ihrem Nachbarn offensichtlich noch scherzen kann.

15.45 Uhr, die Gorch Fock ändert unter Maschine den Kurs: westwärts, 267 Grad, 7 Knoten Fahrt. Vor uns liegen fast 200 Kilometer Mittelmeer. Das Schiff stampft durch die Wellen, an Bord kehrt etwas Ruhe ein.

In der Offiziersmesse treffen sich die Offiziere zur Besprechung. Der Bordmeteorologe, „Wetterfrosch“ Fregattenkapitän Dr. Martin Großklaus, zeigt per Videobeamer die neueste Wettervorhersage. Im Atlantik braut sich mächtig was zusammen – der Sturm wird kommen.

Aber wenn die Gorch Fock sich beeilt, kann sie noch rechtzeitig durch die gefährlich enge Passage vor Gibraltar durch huschen. Dafür ist das Timing allerdings wichtig. Und – wir sind immer noch in Spanien... Der Lotse in Alicante ist für 7 Uhr morgens bestellt, die Tankwagen für 8. Einlaufen, Treibstoff aufnehmen und wieder weg. Soviel zur Theorie... Aber eine Bestätigung des Lotsen fehlt noch.

Noch etwas macht dem Kapitän Kopfzerbrechen: Die Diesel-Generatoren, die die Elektrik an Bord erzeugen, laufen heiß. Das Kühlsystem scheint zugewachsen zu sein. Die Reparatur ist auf See nicht möglich. Und wenn der Maschinist da ran geht, steht das Schiff für Stunden ohne Strom da: Kein Licht, keine Kombüse, keine Toiletten. Hoffentlich halten die Diesel bis zum Hafen durch. Der schiffstechnische Offizier, Oberleutnant zur See Jens Vollertsen, ist zuverlässig. Bevor die Bespre-

chung beendet wird, gibt es noch einige Daten und Fakten zu Alicante selbst. Die Offiziere sollen die wichtigsten Informationen über den Ort kennen, an dem sie festmachen.

Mit dem Bergen der Segel und dem dadurch wegfallenden Druck durch den Wind schaukelt das Schiff deutlich stärker. „Einige werden heute wohl aufs Abendessen verzichten“, sagt Kommandant Schatz mit einer Mischung aus Mitleid und verschmitzter Tatsachenfeststellung. Immerhin hat er dasselbe vor Jahren ja selbst durchgemacht. Und so ist es dann auch: Eine Reihe von Kadetten findet sich über der Bordwand wieder. Auch mir wird etwas flau. So ein großes Schiff schaukelt doch etwas anders als die Boote, die ich gewohnt bin. Aber zum Glück bleibt mir das „Fische-Füttern“ erspart. Trotzdem – statt des Abendessens mach ich lieber ein paar Aufnahmen der Crew beim Gang zur Kombüse und lasse mir anschließend die frische Luft an Deck um die Nase wehen.

Ich sitze auf dem obersten Deck, dort wo der Kommandostand, die Steuerräder und die Hütte mit Funk und Navigation untergebracht sind. Daher der Name Hüttendeck. Etwa 7,50 Meter über dem Meer – und trotzdem sprüht mir noch die Gischt der Wellen ins Gesicht. Wie ist es dann erst bei echtem Sturm und den angedrohten 6-Meter-Wellen. Dagegen ist das, was ich hier erlebe, doch wohl nur ein Kinderteller.

An Deck unter mir versammelt sich die Mannschaft. Kapitän Schatz zieht ein Resümee des Tages. Lob an die Kadetten und erklärende Worte zum Schiffsalltag auf See. Kurz danach nimmt sich Schiffsarzt, Oberstabsarzt Dr. Wolfgang Fohr, der Neulinge an. Thema Seekrankheit. Er beruhigt die Kadetten und verspricht, dass die Seebeine von selbst kommen – man sich also an das Schaukeln gewöhnt. Aber bis dahin heißt es durchhalten. Denn wegen Seekrankheit fällt niemand aus!



**Ansprache des Kapitäns**

Langsam neigt sich die Sonne Richtung Horizont. Trotz Wind und Wellen kehrt so was wie Seefahrer-Romantik ein. Die Masten mit ihrem endlosen Tauwerk zeichnen sich wie Scherenschnitte gegen den von blau über violett ins Orange gefärbten Himmel ab. Es wird ruhig.

Zeit für mich, die Gorch und das Leben an Bord im Inneren kennen zu lernen. Der Kapitän hat sein Reich im Heck: Schreibtisch, Sitzecke, kleine Koje. Der einzige Luxus ist das eigene Bad. Am Kopfende der Koje sind sämtliche Instrumente und Anzeigen für die Schiffsführung noch mal angebracht.

So ist Norbert Schatz, auch, wenn er liegt, jederzeit auf dem Laufenden. Aber wichtigstes Informationsinstrument ist er selbst. Er spürt, wie sich das Schiff bewegt und weiß, welche Geräusche es machen muss. „Wenn sich irgendwas ungewöhnlich verändert, wache ich sofort auf“, erzählt



**Abendessen in der Offiziersmesse**



**Nach einem langen Tag ist auch eine Kiste bequem. Am Boden: die aufgerollten Hängematten**



**Mit Computer und Seekarten: die Navigation (links). Rechts: Unterricht im Umgang mit Segelgarn**



**Dr. Martin Großklaus holt neue Wetterdaten**



**Nachts: Kartoffeln schälen unter Rotlicht**

er. Die Erfahrung der Jahre... Neben dem Büro des Kapitäns befindet sich der schönste und am wenigsten genutzte Raum: der Salon für offizielle Anlässe – holzvertäfelt, nautische Bilder, ein großer Tisch mit Intarsien.

Mein Weg führt mich weiter vorbei an Offizierskabinen. Die Schiffsoffiziere und -unteroffiziere leben fast alle zu zweit in kleinen Kabinen. Koje, Schrank, Schreibnische – für mehr ist kein Platz. Ein handgemaltes Bild von den Kindern ans Bücherbord geklemmt, ein Foto von der Familie oder Freundin. Verzicht wird groß geschrieben. Nur zehn Wochenenden, so schätzt Kommandant Schatz, werden sie 2007 zu Hause verbringen können.

Das eigentliche Leben spielt sich an Deck oder in den Aufenthaltsräumen, den so ge-



**Viele Kadetten haben mit der Seekrankheit zu kämpfen**

nannten Messen statt. Es gibt sie für Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaft. Die gemütlichste ist die Unteroffiziersmesse, finde ich – die Jungs haben auch ein Kino für Filmabende.

Ich komme zum Bordbüro, der Wachtmeisterei – dem Allround-Talent. Post, Fragen, Reisen... „Hier werden Sie geholfen“.

Richtung Bug – nach vorne

also – liegen Kombüse, Werkstätten, die Mannschaftsunterkünfte und Schulungsräume. Die Kombüse vereint auf einer Hand voll Quadratmetern alles, was man braucht, um 230 Menschen zu ernähren. Das Kochteam ist zu bewundern, wie es auf so engem Raum ständig frische Gerichte zaubert. Die Nacht gehört dem Bordbäcker.



**Die Schreinerei bietet alles, was man an Bord braucht ...**

**... genau wie das kleine aber komplett ausgestattete Lazarett**



Von etwa 1 Uhr bis 7 Uhr steht er ununterbrochen in der Kombüse um im kleinen Ofen frische Brötchen und Brot für die Besatzung zu backen.

Kuschelig eng geht es auch in den Quartieren der Kadetten zu. Die Räume werden tagsüber für Unterricht und Arbeiten genutzt. Zum Schlafen spannen die Männer und Frauen Hängematten: Zwei übereinander, mehrere nebeneinander. Einige Kadetten sind so kaputt vom harten Tag und Seegang, dass sie sich erstmal irgendwo hinlegen. Auf den Boden, auf eine Kiste. Dabei ist gerade die vermeintlich unbequeme Hängematte der beste Ort zum Schlafen – besonders bei Seegang.

„Man liegt darin so sicher wie in Mamas Schoß“, erzählt Kapitänleutnant Torsten Külpmann. „Sie pendelt die Schiffsbewegungen aus und man wird wunderbar in den Schlaf gewiegt. Ich hatte auf einem anderen Kommando eine Kabine mit fester Kojе und eigenem Bad. Aber ich hatte meine alte Hängematte immer dabei. Wenn es richtig gestürmt hat, hab ich die im Bad aufgehängt und prächtig geschlafen, während ich in

der festen Kojе durch die Gegend geflogen wäre. Am nächsten Morgen gab es dann nur genau zwei Leute aus der Mannschaft, die fit zum Frühstück kamen: den Maschinisten und mich. Er hatte auch noch seine Hängematte...“

Auch die müdesten Kadetten kommen ums Aufhängen ihrer Hängematten nicht rum, darauf achtet der Vorgesetzte. Irgendwo kurz ruhen ist ok – aber zum Schlafen geht's in die Matze. Die Damen haben einen eigenen Raum. Sind es mehr Kadettinnen, wird ein gemischter Raum durch einen Vorhang getrennt. Es gibt natürlich auch getrennte Bäder, und umgezogen wird sich offiziell im Bad – aber so zart besaitet sind unter den Seefrauen die wenigsten.

Meine Tour durchs Schiff geht abwärts. Dort finde ich die Schreinerei mit allem, was man braucht und die Segelmacherei. Zuständig an Bord ist Obergefreiter Michael Haaga, der Gewinner der deutschen Meisterschaft der Segelmacher! Unter uns sind jetzt nur noch Lager, Ballast – und dann das Meer.



**06.15 Uhr: Die Lichter von Alicante, aber wir müssen warten ...**



**Über- und nebeneinander schläft die Mannschaft unter Deck in ihren Hängematten**



**Besprechung in der Offiziersmesse: Das Sturmtief ist im Anmarsch**

Mein Aufstieg über die schmalen steilen Treppen führt mich zur ruhigsten Stelle des Schiffes, ziemlich genau in der Mitte der Gorch Fock. Hier ist das Schiffslazarett. Schiffsarzt Dr. Fohr und sein Team haben auf der Größe einer Gefängniszelle ein komplettes Krankenhaus.

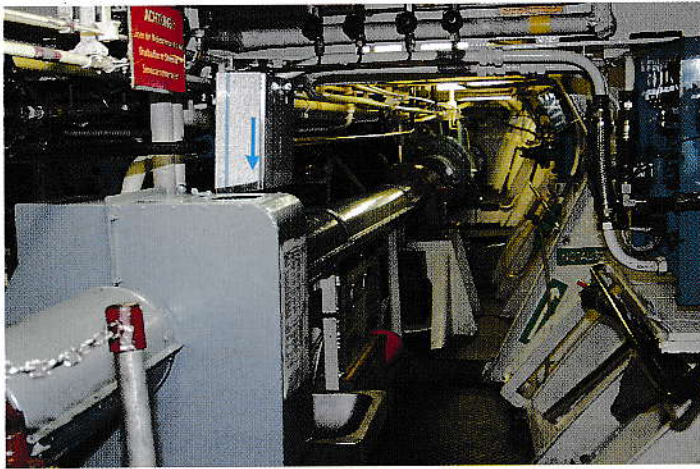
Nebenan ist das Krankenzimmer – eine Kojе, ein Notbett, Bad mit der einzigen Badewanne an Bord. Und die große Überraschung: „Wir haben keinen Krankheitsfall, die Kojе ist also frei“, sagt mir Dr. Fohr. „Du kannst hier schlafen.“ Was für ein Luxus! Ich hatte mich schon auf irgend-einer Bank gesehen.

Inzwischen ist es dunkel – stockdunkel. Ich hab gar nicht gemerkt, wie die Zeit vergangen ist. Schlagartig klar wird mir das erst, als ich aus den beleuchteten Kabinen wieder an Deck gehe. Keine einzige echte Lampe brennt. Lediglich zwei

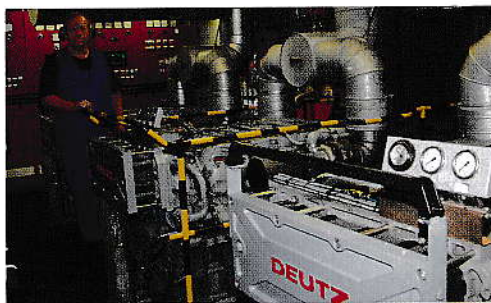
Rotlichtbirnen auf dem weiten Deck, die Orientierung bieten, wenn man sich an die Dunkelheit gewöhnt hat.

Aber davon bin ich weit weg. Völlig blind und orientierungslos suche ich mit der Hand erstmal Halt auf dem schwankenden Deck. Ich taste mich die Stufen zum Hüttendeck hoch. Oben begrüßt mich eine Stimme – ich hab nicht mal gesehen, dass da jemand steht. Es ist der wachhabende Offizier Kapitänleutnant Torsten Külpmann.

Neben ihm sind die vier Steuermänner hier, der Ausguck am Bug, der am Heck und ein Teil seiner Manöver-Wachmannschaft. „Jetzt, unter Maschine, brauch ich die Leute kaum. Da haben sie Zeit, etwas anderes zu machen“, erzählt er. In diesem Fall ist es Kartoffelschalen. In einkleiner Gruppe sitzen die Männer und Frauen auf dem Deck unterm Rotlicht und schälen Kar-



3,5 Meter unter Wasser: Der Wellentunnel mit der Antriebswelle der Schiffschraube



Unsere Sorgenkinder: Die heiß gelaufenen drei Diesel für die Elektronikversorgung



Drei Stockwerke hinunter geht es in den Maschinenraum, das Reich vom „Chief“, Oberleutnant zur See Jens Vollertsen



The five sisters: Die Gorch Fock und ihre vier baugleichen Schwesterschiffe. Das sechste Foto unten rechts zeigt ein „Gruppenbild“

toffeln für den nächsten Tag. „In der Gruppe ist das in einer halben Stunde erledigt“, weiß der Wachhabende. Inzwischen erahnen meine Augen wenigstens, was da vorne getan wird.

Dann steht der Kapitän wieder neben mir. „Die Dunkelheit ist so eine Sache“, sagt er. „Wenn die Kadetten morgens zum Appell aus den beleuchteten Kabinen an Deck kommen, gibt es schon manchmal ganz schönes Gestolper, weil sie noch nichts sehen können. Bei Nachtmanövern warten wir immer mindestens zehn Minuten, nachdem alle an Deck gekommen sind, bevor irgendwas gemacht wird, damit sich die Augen an die Dunkelheit gewöhnen können.“

Meine Augen haben die Gewöhnungsphase inzwischen hinter sich, und mir offenbart sich die gesamte Schönheit dieser Nacht. Über mir, hinter der Silhouette der Masten, erstreckt sich ein unendlicher Sternenhimmel. Die Schaumkronen auf dem Wasser leuchten, obwohl kein Mond am Himmel steht. In der Ferne, hinterm Horizont, las-

sen die Lichter einer Stadt die Luft orange leuchten. Es muss Dénia sein oder Jávea, etwa 40 Kilometer Steuerbord von uns.

Ich setze mich an die Bordwand und schaue aufs Wasser. Was für eine Stimmung. Es ist leer geworden an Deck. Nur der Singsang des Bugausgucks wird vom Wind zu uns getragen: „Auf der Back ist alles wohl, die Laternen brennen.“ Mit einem kurzen aber lauten „Ay“ bestätigt der Offizier.

Dann der Singsang vom Heck: „Auch die Hecklaternen brennen“. Wieder das kurze „Ay“. „Es ist eine alte Tradition“, erklärt Kapitänleutnant Külpmann. Damals, als es noch keine elektrischen Kontrollleuchten gab, und die Laternen mit Petroleum brannten, mussten die Ausgucke regelmäßig bestätigen, dass alle Laternen brennen, damit sicher war, dass die Schiffe gesehen werden. Von der Mitte des Schiffes aus kann man nicht sehen, welche Positionslichter an sind. Die Tradition gibt es immer noch.

Und man stellt sicher, dass alle wach sind.“ Dass die Sätze ge-

sungen werden hat den Grund, dass man eine Melodie besser im Wind hören kann und die Stimme automatisch lauter ist.

Außer dem Singsang unterbricht nur das Läuten der Glöckchenglocke alle halbe Stunde das gleichmäßige Pfeifen des Windes in den Wandten. Sie ist das Zeitmaß der Matrosen, die keine Uhren tragen dürfen, weil sie sich bei der Arbeit im Tauwerk verhaken und gefährliche Verletzungen hervorrufen könnten. Dann glaube ich, meinen Augen nicht zu trauen: Ein grünlich leuchtender Punkt zieht am Rumpf vorbei. Täuschung? Doch noch nicht an die Dunkelheit gewöhnt? Aber da: Noch einer. Und noch einer. Als hätte das Meer Sterne vom Himmel gefangen.

Es ist Meeresleuchten. Organismen, die bei Reibung Licht erzeugen. Der Rumpf und die Wellen der Gorch Fock bringen sie zum Leuchten. Magisch, einfach magisch. „Manchmal, im Atlantik, ziehen wir eine regelrechte Leuchtspur hinter uns her“, sagt der Kapitän, als ich ihm später wieder begegne.

Um halb zwölf treffe ich mich mit Kapitänleutnant Külpmann noch auf einen Absacker in der Offiziersmesse. Bei einem Wein und einer Zigarre erzählt er von seinem Häuschen bei Kiel, seiner Familie und seinen Fahrten. Kurz vor eins leg ich mich aufs Ohr. Die Eindrücke lassen mich aber nicht wirklich schlafen, und um viertel nach sechs zieht es mich wieder an Deck. Wir müssten langsam Land sehen.

Tatsächlich: Am Horizont die Lichter von Alicante. Allerdings auch das lange Gesicht des Wachhabenden: Der Lotse kommt erst um halb zehn. Ob die Gorch Fock es noch durch die Meerenge von Gibraltar schafft?

Ich nutze die Zeit, um auch noch den Rest des Schiffes zu erkunden. Der schiffstechnische Offizier, Jens Vollertsen nimmt mich mit in sein Reich, den Maschinenraum. Drei Stockwerke tief, 3,5 Meter unter Wasser, ohrenbetäubend laut. Nur eine große Antriebsmaschine hat die Gorch Fock – dafür aber drei Dieselgeneratoren, die die elektrische Ver-



**Ungeduldiges Warten auf den Lotsen vor Alicante. Im Hintergrund die Festung der Stadt. An Deck liegen die Segel fürs Auswechseln bereit. Die Wache trägt Empfangs-Uniform**

sorgung an Bord sichern. Die Diesel haben trotz der besorgniserregend hohen Temperatur noch nicht aufgegeben. Aber in Alicante muss der Maschinist mit seinem Team da ran. Ihm steht eine komplette Werkstatt, schallisoliert neben den Maschinen, zur Verfügung. Klein aber groß genug – auch, um malein kleines Fest zu feiern. Hier hört man absolut nix.

Zurück an Deck beginnt das Morgengrauen. Wir hoffen auf einen romantischen Sonnenaufgang – aber Petrus hat just über den Teil, in dem die Sonne aus dem Meer steigen soll, einen Wolkenvorhang geschoben. So bleibt uns nur das Farbenspiel drum herrum. Langsam erwacht das Leben an Bord wieder.

Der Wind hat abgenommen auf Stärke 5, die Wellen sind verschwunden, weil wir uns im Schutz des Landes auf Warteposition halten. Wo bleibt dieser Lotse?! Gespanntes Warten. Immer wieder starren die Offiziere mit ihren Ferngläsern auf die Hafeneinfahrt.

Das Morgenlicht fällt auf die Festung Alicantes, als ein Frachter den Hafen verlässt. Er lag zwar an einem anderen Liegeplatz als dem, der uns zugedacht ist – aber wir schöpfen Hoffnung.

Inzwischen liegt das Deck voller Segel. In langen Schlangen bringt die Mannschaft das neue Tuch an Deck, damit es während des Bunkerns – also des Diesel tankens – ausgetauscht werden kann.

Dann endlich kommt das kleine schwarze Lotsenboot. Um punkt zehn werden die Festmacher an Land gezogen.

Mir bleibt kaum Zeit, mich zu verabschieden – mein Flug geht schon in einer Stunde. Um 10.15 Uhr. 25 Stunden nachdem ich an Bord gekommen bin, verlasse ich die Gorch Fock. Mit Eindrücken, die ich nie vergessen werde. Die Menschen, die Stimmung, die Weite des Meeres und die Enge an Bord. Wow...

Als ich zu Fuß auf dem Weg zum Taxi bin, rauscht mir der deutsche Konsul von Alicante auf dem Weg zum Schiff entgegen. Am Flughafen schwanke ich immer noch. Seebeine sind an Land unsicher – der Gleichgewichtssinn hat sich ans Schwanken gewöhnt und versucht, auch auf festem Boden noch auszugleichen.

Ein paar Tage später erreicht uns in der Redaktion eine e-mail von Kapitän Norbert Schatz an Chefredakteur Dieter Abholte:

„Moin, lieber Dieter!  
Ich glaube, Thomas hat es wirklich genossen, sich mit völli-

ger Freiheit innerhalb der Besatzung und auf dem Schiff umzutun. Bei euch weiß ich die Auswertung in sehr guten Händen...

Nun zu unserem weiteren Heimweg. Nachdem Thomas zum Flugplatz entschwinden war, dauerte es noch eine ganze Weile, bis der für 8 Uhr morgens versprochene Tanklaster kam. Es war 13.30 Uhr, als er endlich auftauchte. Wir hatten aber die Zeit gut genutzt, um unsere Rahsegel zu tauschen, indem wir uns auf die große breite Pier ausbreiteten, um die Segel vernünftig zusammenzulegen. Auf See am Oberdeck geht das viel umständlicher. Um 16 Uhr kamen wir dann endlich los.

Bis zum Ausgang des Mittelmeers mussten wir unter Maschine gegen einen steifen Westwind und kurze, giftige Welle anfahren. Ab Gibraltar konnten wir mit Süd-Südwest-Wind bis kurz vor Kap San Vicente segeln, dann versperrte uns strammer Westwind das Weiterkommen.

Da wir befürchten mussten, dort zu verhungern, sind wir mit Maschine um die Ecke gehuscht und sind seither mit Westwind gut unterwegs, bereits heute nördlicher als Lissabon.

Allerdings macht uns die Dünnung aus Nordwest zu schaffen.

Es sind immer noch 5-6 Meter und damit ist das Arbeiten an Bord deutlich eingeschränkt. Die GOFÖ ist ja eine gutmütige Dame, die das abkann, aber für uns ist es nervig.

Heute Nacht hatten wir in Böen 9 Bft und diese querlaufende See. Kein wirklicher Spaß, aber immerhin schossen wir mit 13 Knoten nach Norden. Ab morgen wird dann in Höhe Porto bis zum Einlaufen am Freitag gekreuzt. Also, das Mittelmeer war da doch deutlich gemütlicher.

Ich möchte mich noch mal ganz herzlich für eure Gastlichkeit und die entgegengebrachte herzliche Freundschaft bedanken. Es war sehr schön, euch näher kennenzulernen und ich hoffe, dass wir diese Verbindung irgendwann mal wieder auffrischen können.

Damit verbleibe ich erst mal mit schaukligen, verregneten Atlantikgrüßen, euer Norbert“

Vielen Dank – das können wir nur erwidern.

Am 21. Dezember erreicht die Gorch Fock ihren Heimathafen Kiel. Alle sind gesund nach Hause gekommen. Die Gorch Fock wird überholt und die Seemänner und -frauen feierten Weihnachten bei ihren Lieben. Bevor es wieder auf große Fahrt geht. Diesmal nach Amerika... ■