

Auf der Stadsraad Lehmkuhl
von New York nach Brest
11. Oktober bis 05. November 2001

Curt Kapherr

22. Februar 2002

Inhaltsverzeichnis

New York	3
Neuen Ufern entgegen	5
Ostwärts	7
12.10.2001	7
13.10.2001	8
14.10.2001	8
15.10.2001	9
16.10.2001	9
17.10.2001	9
18.10.2001	9
19.10.2001	9
20.10.2001	10
21. — 22.10.2001	10
23.10.2001	10
24.10.2001	10
25.10.2001	10
Die Azoren — Terra Incognita	12
Da kann man sich mal ein Hoch ansehen	12
Erster Landgang	12
Azorentour	13
Abschied von den Azoren	13
Nach Brest	14
27.11.2001	14
28.10.2001	14
29. — 31.10.2001	15
01.— 05.11.2001	15
Nachgedanken	17
Ringelnetz	18
Segler	18
Seefahrt	19
Schiffe	20

New York

Licht aus — Ruhe im Schiff. Zum ersten Mal habe ich meine Hängematte gezurrt und mache mich jetzt mit dem ungewohnten Schlafplatz vertraut. Für die nächsten dreieinhalb Wochen muß ich damit zurechtkommen.

In der nächtlichen Ruhe hänge ich meinen Gedanken nach. Wie komme ich denn überhaupt hierher, und was erwartet mich in den nächsten Tagen und Wochen. Im Februar gab ein Fernsehfilm über die weißen Schiffe des deutschen Segelschiffvereins den ersten Anstoß. Die 1914 vom Stapel gelaufene Bark „Großherzog Friedrich August“ läuft als „Stadsraad Lehmkuhl“ unter norwegischer Flagge und nimmt Trainees mit. Das gab den Anstoß, im Internet nach einer eventuellen Homepage zu suchen. Ich wurde auf Anhieb fündig. Neben einer Beschreibung des Schiffs stieß ich auf einen Plan mit den im Jahr 2001 anstehenden Reisen. Als Highlight im Oktober von New York nach Brest. Das machte sehnsüchtig. Zwei Wochen später ein Bericht über eine einwöchige Reise von Bergen nach Schottland im Fernsehen. Danach stand mein Entschluß fest. Jetzt oder nie, zu meinem Fünfzigsten mache ich mal was total anderes. Also das noch vorhandene Sparkonto aufgelöst. Der Zweck des Kontos ist ja nicht mehr existent — sollte mal eine Uhr für meine Ex zum Fünfzigsten werden —; reicht gerade für die Reise, den Flug nach New York und die Bahnfahrt von Brest zurück nach Niedernhausen.

Also schnell alles gebucht und bezahlt. Jetzt geht es an die Planung der Ausrüstung. Ölzeug, Stiefel und alles, was ich für die Sommersegelei brauche, ist vorhanden. Anders sieht es mit warmem Zeug aus. Also noch eine Bestellung bei „Brendler“ . . . U-Boot-Lederjacke, Pullover, Pudelmütze und was sonst noch fehlt. Ganz schön teuer. Die Bestellung ist raus. Am darauffolgenden Samstag beim Brötchenholen noch schnell Lotto gespielt. Der Lottogewinn reicht genau zur Bezahlung aus. Das ist wohl ein Zeichen.

Heute morgen hat mich Ron zu nachtschlafender Zeit zum Frankfurter Flughafen gefahren. Dann ein ruhiger Flug nach Paris. Ich gehe nochmals das „Handbook“ durch. In Deutsch sind die Bezeichnungen der einzelnen Segel und Enden ja fast alle bekannt, aber in Englisch oder gar Norwegisch? Der Aufenthalt in Paris gibt Gelegenheit, sich noch zollfrei mit Zigaretten einzudecken. Dann beginnt der Flug nach New York. Bald verschwindet Europa und macht Platz für den blauen Atlantik. Manchmal ist das Wasser durch die Wolkendecke zu sehen. Der Flug ist nicht ausgebucht, und so habe ich Platz für einen ausgedehnten Mittagsschlaf. Dann ist die amerikanische Küste erreicht. Aus der Vogelperspektive gesehen, fällt zuerst die andere Farbe auf. Europa ist dunkelgrün bis hellgelb, hier ist die vorherrschende Farbe ein leuchtendes Rot. Bald stehe ich in der Schlange vor der amerikanischen Zollabfertigung. Schon im Flugzeug habe ich die entsprechenden Fragebögen ausgefüllt. Der Zollbeamte kann mit der An-

gabe zur ersten Übernachtung „SS Stadsraad Lehmkuhl“ nichts anfangen. Ich finde mich kurz danach im Einreisebüro für berufsmäßige Seeleute unter Russen, Polen und Philipinos wieder und warte auf meine Abfertigung. Nach geraumer Zeit ist alles geklärt. Jetzt ist aber mein Gepäck nicht mehr auffindbar. Am Schalter der Air France bricht nach meiner Anfrage Hektik aus. Ich war gerade noch rechtzeitig. Das Gepäck war schon fast wieder in einem Flieger nach Europa unterwegs, da ich es nicht vom Band genommen hatte. Das war in letzter Minute. Jetzt mit allem in den Bus von Newark zum Times Square und von dort mit dem Taxi weiter zum Liegeplatz beim „Intrepid-Museum“.

Das Taxi hält, und ich sehe die drei Schiffe an der Pier liegen. Neben der „Stadsraad Lehmkuhl“ wirken die „Christian Radich“ und die „Europa“ fast klein. Mein Gepäck geschultert und auf zur Gangway. An Deck herrscht Betriebsamkeit, und ich erbitte die Erlaubnis, an Bord kommen zu dürfen. Hier werde ich von John, dem „Shipsergeant“, herzlich empfangen. Er begleitet mich unter Deck ins vordere Mannschaftslogis und zeigt mir, wo ich meine Sachen verstauen kann. Danach fasse ich eine Hängematte und bekomme meinen Schlafplatz zugewiesen. John macht mich mit der Wacheinteilung vertraut. Ich gehöre zur „Blue Watch“ von acht bis zwölf, damit habe ich Glück, denn das heißt, daß ich jede Nacht fast sieben Stunden am Stück schlafen kann. Die „Red Watch“ dauert jeweils von zwölf bis vier, die „Green Watch“ von vier bis acht.

Ich bekomme die Nr. 18 zugeteilt. Immer zu Beginn und Ende einer Wache findet eine Musterung an Deck statt, um eine babylonische Verwirrung zu vermeiden, geht das nach Nummern und nicht nach Namen. Von John erfahre ich, daß etwa neunzig Trainees an der Reise teilnehmen werden. Ich verstaue also meine Sachen, dabei lerne ich Ben kennen. Wir kommen schnell ins Gespräch, und bald gesellt sich Ian, ein Engländer, zu uns. Wir gehen an Deck und werden umgehend in die laufenden Arbeiten eingespannt. Die restlichen Sachen der vorhergehenden Crew müssen noch von Bord und auf einen Truck geladen werden, hier heißt es, sofort anpacken. Die Arbeiten werden von Uwe, dem Bootsmann, geleitet, er treibt uns ganz schön an, und so ist bald darauf „klar Deck“ und wir haben Zeit, uns in unserer neuen Umgebung umzusehen. Bald stellen wir fest, daß John die Seele des Betriebs ist. Er ist als Sergeant für die Belange der Trainees zuständig. Er erklärt uns, daß im Hafen um zwölf Uhr Ruhe im Schiff ist, und so beschließen wir, noch einen Spaziergang zu machen. Gegen acht ziehen Ben, Ian und ich also los. Wir erreichen auch bald den Times Square, und ich habe noch die Gelegenheit, ein paar Mitbringsel einzukaufen. Dann noch ein kurzer Anruf bei meiner Tochter Alexandra, daß ich gut angekommen bin. Wir beschließen auf dem Rückweg, noch ein Stout zu trinken, denn in den nächsten Wochen gibt es keinen Alkohol. Bald finden wir auch einen ansprechenden Pub für einen ersten Halt. Ganz nahe an der Pier erstehen wir noch ein Paar frisch gebackene „Bagels“, eine Art gewürztes Brötchen auf amerikanisch. Gegenüber hat noch eine Bar offen, und dort gibt es zur allseitigen Freude auch Guinness. Mit der nötigen Bettschwere kommen wir pünktlich an Bord zurück.

Das Schlafen in der Hängematte ist etwas ungewohnt, aber ich werde mich schon daran gewöhnen. Heute bin ich nach Anreise und dem kurzen Besuch in New York müde genug, um sofort in Schlaf zu sinken.

Neuen Ufern entgegen

Um kurz vor sieben ist „Reise Reise“. Jetzt schnell unter die Dusche und neue Sachen angezogen. Das Frühstück tut ein übriges, um die letzten Spinnweben zu vertreiben. Das Deck ist naß vom morgendlichen Tau. Die Sonne geht über New York auf. Bald erscheinen die ersten Trainees mit Sack und Pack. Ich bin froh, daß ich schon am Vortag angereist bin. Unter Deck wird jetzt überall ausgepackt, und John verteilt die Wachen neu, um möglichst allen Wünschen gerecht zu werden. Mit einer Eselsgeduld schafft er es, nahezu alle Wünsche zu erfüllen. Bald stehen alle Trainees in Gruppen an Deck, und manche frischen alte Bekanntschaften auf. Die Wachen sind jetzt vollzählig, und wir machen uns gegenseitig bekannt. Auf den ersten Eindruck schein ich es ganz gut getroffen zu haben. Wir Trainees sind ein buntes Gemisch aus aller Herren Länder. Englisch ist die vorherrschende Sprache, da sie von allen gesprochen wird. Das Auslaufen ist für zwei Uhr geplant. John hat alle Pässe eingesammelt, damit das Ausklarieren zügig vonstatten geht.

Um drei ist der Zoll fertig mit allen Formalitäten. Der Lotse kommt an Bord. Unter der lautstarken Anleitung von Uwe wird die Gangway eingeholt. An Land werfen ein Paar Schauerleute die Leinen los. Ein Hafenschlepper zieht uns von der Pier in die Mitte des Hudson, und langsam dreht die „Stadsraad Lehmkuhl“ in Richtung auf die offene See. Wir laufen an der Skyline von New York vorbei und sehen die Lücke, die die Tat einiger Wahnsinniger geschlagen hat. Aus den Trümmern des WTC steigt immer noch Rauch auf. An Steuerbord voraus ist bald die Freiheitsstatue zu erkennen. Wir passieren in etwa fünf Kabellängen Abstand, ein Gaffelschoner ist auf Gegenkurs zu sehen. Wir passieren eine riesige Brücke, und in der Höhe von „Ambrose Light“ geht gegen sechs Uhr der Lotse von Bord. Die Sonne geht achtern über der im Dunst verschwindenden amerikanischen Küste unter. Dies wird für die nächsten Wochen das letzte Land sein, von jetzt an geht es ostwärts den Azoren entgegen.

Die Seewachen beginnen jetzt. Um acht an Deck zur ersten Musterung. Wir lernen unseren Wachführer Ramond und seine Helfer kennen. Nach einigen Anläufen klappt auch die erste Musterung. Wir werden jetzt an ein Paar Taue eingeteilt, und es geht ans Setzen der Stagsegel. Dies getan, macht die Stammbesatzung die ersten Rahsegel los, und wir setzen zunächst den „Forre stump“¹ und den „Store stump“², dann folgen „Forre mars“³ und „Store mars“⁴, zuletzt

¹Voruntermars

²Großuntermars

³Vorobermars

⁴Großobermars

noch "Fokk"⁵ und „Storseil“⁶. Die Kommandosprache ist größtenteils Englisch mit einigen Teilen Norwegisch. Vor allem die Segel und Leinenbezeichnungen sind in Norwegisch. Auch üben wir die Kommandos zum Handhaben der Enden. Ein Pfiff heißt holen, zwei Pffiffe festholen, dann „kom smut“ losegeben, und zuletzt „kom up“ loslassen. Vor allem die beiden Marssegel sind anstrengend, die Rahen werden zum Festmachen der Segel heruntergelassen, um den Schwerpunkt nach unten zu verlagern. Beim Setzen müssen die Rahen, nachdem die Segel losgemacht und die Schoten angeholt sind, wieder nach oben geholt werden. Jede Rah wiegt etwas über drei Tonnen. Nur mit Unterstützung einer sechsscheibigen Talje, ist das eine ganz schöne Schinderei.

Um zwölf ist Wachablösung. Ich nehme mir jetzt die Zeit, die Umgebung auf mich wirken zu lassen. An Backbord sind in der Ferne noch einige Leuchtfeuer zu erkennen. Über uns spannt sich ein grandioser mondloser Nachthimmel. Zum ersten Mal habe ich diesen Anblick vor Augen. So klar habe ich nach meinem Wissen die Sterne noch nie gesehen. Ich lasse die Weite und Ruhe auf mich wirken. Wir laufen jetzt bei leichten Wind aus südwestlicher Richtung zum ersten Mal unter Segeln. Die rote Wache ist dabei, die restlichen Segel zu setzen, als ich mich in die Hängematte verziehe.

⁵Fokk

⁶Großsegel

Ostwärts

12.10.2001

Sofort nach dem Wecken gehe ich an Deck, um den Sonnenaufgang zu erleben. Genau voraus erhebt sich die Sonne rot über dem Horizont. Wir machen gerade noch genug Fahrt, um Ruder im Schiff zu haben. Die Morgenwache vergeht mit Segeltrimmen und Leinenkunde, damit wir unsere Posten ohne die Anleitung der Stammbesatzung finden und auch keinen Blödsinn anrichten. Zum ersten Mal habe ich Brückenwache. In jeder Wache müssen fünf Spezialwachen im stündlichen Wechsel besetzt werden:

Ausguck auf dem Vorschiff. Falls etwas gesichtet wird, muß die Brücke mit einem Glockensignal benachrichtigt werden. Ein Glockenschlag für ein Objekt an Steuerbord, zwei für Backbord und drei für etwas recht voraus⁷.

Rudergänger steht am Ruder und hält möglichst genau den angegebenen Kurs.

Mann über Bord Ausguck am Heck, damit keiner ungesehen verlorengeht.

Feuerwache der tägliche Spaziergang. Viertelstündlich eine Patrouille durch das Schiff auf einer vorgegebenen Route, damit nichts anbrennt.

Brückenwache hier muß auf Telefon und Sprechfunk geachtet werden. Man hat außerdem die Möglichkeit, sich auf den Monitoren der Brücke über die augenblickliche Position und Windstärke zu informieren.

Auf der Brücke ist die „Stadsraad Lehmkuhl“ mit den modernsten Navigations- und Schiffführungsgeräten ausgestattet. Ein Radar warnt vor anderen Schiffen; auch Regenböen sind darauf zu erkennen, so daß rechtzeitig etwas unternommen werden kann. Ein sich näherndes Schiff wird vom Wachoffizier über Funk angerufen, und die meisten kommen der Bitte nach, uns achtern zu passieren, wenn sie erfahren, daß wir ein Segelschulschiff sind.

Ein weiterer Monitor zeigt Anfangs- und Zielpunkt der Reise, die augenblickliche Position und Fahrt und die nötige Durchschnittsgeschwindigkeit zur termingerechten Ankunft.

Nach dem üppigen Mittagessen genießen wir das schöne Wetter. Entgegen aller Annahmen präsentiert sich der Atlantik im Oktober mit sommerlichen Temperaturen und leichten Winden. Die Ruhezeit bis zur nächsten Wache ist nötig, da sich die ungewohnten Arbeiten doch etwas bemerkbar machen, vom

⁷genau voraus

Holen sind die Hände recht empfindlich, und auch etwas Muskelkater macht sich bemerkbar.

In der Abendwache bergen wir alle Rahsegel, da der Wind fast gänzlich eingeschlafen ist. Unter Maschine geht es weiter. In der verbleibenden Zeit wieder Segelkunde, damit auch bald alles sitzt.

Mein Kopf gewöhnt sich langsam an die neue Umgebung, mir fallen viele Dinge ein, die ich noch in Spetzgart gelernt habe. Ich stelle fest, daß dort ein reicher Grundstock an nautischem Wissen gelegt wurde. Jetzt kann ich rasch darauf zurückgreifen, und bald habe ich die wesentlichen Dinge begriffen.

Nach Wachende lasse ich wieder die grandiose Himmelsszenerie auf mich wirken. Todmüde klettere ich in meine Hängematte. Ich habe mich eingewöhnt und schlafe wie ein Stein.

13.10.2001

Morgens läuft die „Stadsraad Lehmkuhl“ wieder unter Segeln. Die Grüne Wache hat die unteren Rahsegel gesetzt. Wir setzen Fock und Großsegel. Der Wind hat auf Nordost gedreht und bläst mit Stärke fünf bis sechs. Die „Stadsraad Lehmkuhl“ segelt hoch am Wind. Es steht ein alter Schwell. Ein tropischer Sturm liegt südöstlich von uns und zieht nordwärts. In der Karibik soll Karen, so heißt das Tief, als Hurrikan ganz schön gewütet haben. Der Seegang fordert jetzt die ersten Opfer, deshalb fällt das Mittagessen noch üppiger aus als sonst, da einige doch nicht die rechte Lust zum Essen verspüren.

Gegen Mittag sichten wir Delphine, sie spielen eine Zeitlang um das Schiff, nach einiger Zeit verschwinden sie wieder. Ihre Neugier scheint befriedigt zu sein. Der Wind legt konstant zu, und der Seegang wird immer höher. Wir geben die Royal- und Bramsegel auf. In Luv kommt jetzt Spritzwasser über, wir geben auch die oberen Stagesegel auf. Von zehn bis elf Uhr abends stehe ich auf Ausguck. Ich kann die Hand vor Augen nicht erkennen. Wir fahren in völliger Finsternis. Der Bug kämpft sich über die jetzt etwa acht Meter hohen Wellen, ich komme mir vor wie auf einer Achterbahn.

Die Hängematte ist angenehm ruhig nach den ungewohnt heftigen Bewegungen des Abends.

14.10.2001

Der Wind hat etwas nachgelassen, wir haben bis auf den Besan alle Segel gesetzt. Wir haben frische nordwestliche Winde zu erwarten. Die Seekrankheit fordert noch einige Opfer. Manchmal nehmen Regenschauer die Sicht. Wir machen gute Fahrt.

Der Wind dreht immer achterlicher. In der Abendwache stehe ich von elf bis zwölf am Ruder. Der Wind kommt jetzt direkt von achtern. Die „Stadsraad Lehmkuhl“ ist deshalb schwer auf Kurs zu halten. Ich muß mich auch an das hydraulische Ruder gewöhnen. Da kein Ruderdruck zu spüren ist, muß man sich am Ruderlageanzeiger orientieren.

15.10.2001

Der Wind hat auf drei nachgelassen, es ist wieder sonnig, und wir fühlen uns wie in der Sommerfrische. Am Nachmittag hält John, der Shippersergeant, wieder einen Vortrag über den Atlantik. Wir üben Shanty-Singen. Nachts werden die Uhren um eine Stunde vorgestellt. Wir haben jetzt etwa ein Viertel der Strecke zu den Azoren hinter uns.

16.10.2001

Karen, das tropische Sturmtief, ist endgültig weg. Wir genießen Sommerfrische pur. Am Nachmittag beobachten wir fliegende Fische rund ums Schiff. Abends bergen wir die Rahsegel und laufen unter Maschine weiter.

17.10.2001

Wir laufen immer noch unter Maschine ostwärts. Nachmittags gibt der Erste Navigationsunterricht. Das ist alles bekannt, hier kann ich wieder auf das alte Wissen zurückgreifen. Ich habe heute Dienst in der Cafeteria. Deshalb habe ich wachfrei und kann mich dem Müßiggang hingeben. Ich habe den Dienst von Fiona übernommen, die sich gestern wohl einen leichten Sonnenstich eingefangen hat. Die übliche Bekleidung ist ein T-Shirt. Nachts ist der Himmel überwältigend. Mittags haben wir etwa zwei Meilen achteraus einige Wale gesichtet. Abends setzen wir wieder Segel. Das Wetter ist sommerlich, und wir laufen mit fast zwölf Knoten unter Segeln.

18.10.2001

Es kann kaum besser werden, wir laufen mit über dreizehn Knoten unter Segeln. Am Himmel Schönwetterwolken. Milde Temperaturen. Es ist unglaublich, ich hatte mit kaltem und hartem Wetter gerechnet und entsprechende Kleidung mitgenommen. Zum Glück habe ich reichlich T-Shirts für diese Sommerfrische. Am Abend gibt der Segelmacher Phillip eine Einführung in die Kunst der seemannischen Handarbeiten. Wer will, kann auch einen Zampel aus alten Segeln nähen. Wenn alle Segel getrimmt sind, ist es ein Genuß, zu spüren, wie sich die „Stadsraad Lehmkuhl“ durch die See gräbt.

Am Nachthimmel zeigt sich zum ersten Mal eine schmale Mondsichel. Ich habe das Gefühl, direkt in den Himmel zu segeln. Im Ausguck ist es schwierig zu entscheiden, ob das Licht voraus ein Hecklicht oder ein Stern ist, der sich gerade über die Kimm schiebt.

19.10.2001

Leichter Regen begrüßt uns an Deck, die Royals werden gesetzt und alle Rahen getrimmt. Um neun Uhr morgens dann eine Regenböe. Der Wind dreht um 100 Grad. Wir müssen rundbrassen. Die Freiwache wird an Deck geholt, und in einer großen gemeinsamen Anstrengung brassen wir alle zehn Rahen gleichzeitig

rund. Danach werden alle Stagesegel und der Besan geschifftet. Als alles getan ist, sind wir alle recht ausgepumpt, aber auch stolz, weil doch alles reibungslos geklappt hat. Langsam werden wir immer besser.

Abends dann wieder Sterne und milde Temperaturen. Ein Frachter passiert uns eine Seemeile voraus.

20.10.2001

Voraus sind vormittags die Masten der „Christian Radich“ zu erkennen, der Rumpf ist noch unter der Kimm. An Steuerbord passiert uns ein Tanker. Nur die Aufbauten sind über der Kimm zu sehen.

Am späten Nachmittag überholen wir die „Christian Radich“. Ich hoffe, die Aufnahmen gelingen, wann treffen sich in unserer Zeit noch zwei Segler inmitten des Atlantiks.

Wir beobachten einen grandiosen Sonnenuntergang. Solche Anblicke sind selten. Ich hoffe, die gemachten Aufnahmen zeigen wenigstens einen Abglanz dieser Pracht.

21. — 22.10.2001

Wir laufen immer noch mit elf bis vierzehn Knoten, das Wetter ist weiterhin mild und sonnig. Wir beschäftigen uns mit Unterricht in Navigation und Segelnähen. Sobald die Segel getrimmt sind, ist Schiffskunde oder sonstiger Unterricht angesagt.

Wir nähern uns den Azoren mit Macht.

23.10.2001

Morgens sichten wir Pico, die erste Insel der Azoren. Sie ist etwa fünf Meilen an Backbord schemenhaft im Dunst zu erkennen. Wir sind vier Tage zu früh. Morgen werden wir vor Saõ Miguel auf Rede ankern und am Donnerstag früh in Ponta Delgada einlaufen.

24.10.2001

Seit morgens liegen wir bei Baia da Capella vor Anker. Jetzt wird Reinschiff gemacht und alles Messing auf Hochglanz poliert. Am späten Nachmittag strahlt alles zur Zufriedenheit des Sergeants. Danach nehmen wir ein Bad im Atlantik. Abends veranstalten wir an Deck ein Bordfest. Zum ersten Mal wird Bier ausgeschenkt. Kapitän Seidl mischt sich unters gemeine Volk, und bald werden unter seiner Leitung Shantys und andere Lieder gesungen. Weit nach Mitternacht kehrt dann Ruhe ein.

25.10.2001

Frühmorgens gehen wir Anker auf und laufen unter Maschine um die nahe Inselspitze herum. Schon um neun Uhr kommt der Hafenslotse von Ponta Delgada an

25.10.2001

11

Bord, und bald liegen wir an der Außenmole des Inselhafens. Zoll und Agenten kommen an Bord. Jetzt muß noch einklariert werden, und dann geht's auf zum ersten Landgang nach mehr als zwei Wochen.

Die Azoren — Terra Incognita

Da kann man sich mal ein Hoch ansehen

Azorenhoch, das ist so ziemlich das einzige, was ich bisher mit den Azoren in Verbindung gebracht habe. An Bord wurden wir auf die Inseln vorbereitet. Wir haben in Ponta Delgada, der Hauptstadt, auf der Insel Saõ Miguel festgemacht.

Die Azoren sind eine weit auseinandergezogene Inselgruppe im Atlantik. Das Klima ist subtropisch. Die Inseln sind beschaulich und werden noch nicht von vielen Touristen besucht. Das Wasser ist herrlich klar. Die Landschaft ist geprägt von vulkanischen Bergen, Kraterseen und herrlichen Steilküsten. Auch jetzt Ende Oktober sind noch Spuren der üppigen Vegetation zu erkennen. Im Sommer sind die Inseln sicher ein wahres Blumenmeer. In dieser vulkanischen Umgebung gibt es auch Mineralquellen. Die Strände sind durch die Vulkanasche dunkel und meistens von Steilküsten eingerahmt.

Erster Landgang

Um zwei Uhr ist es soweit. Zusammen mit Nils, Christof und Rolf gehe ich an Land, und wir machen uns auf, die Stadt zu erkunden.

Zuerst scheint sich die Mole zu bewegen, aber nach einiger Zeit festigt sich der Untergrund wieder. Wir passieren ein festgemachtes Containerschiff und einen löschenden Öltanker. Am Hafeneingang liegt sehr mächtig ein altes Fort, das auch noch heute von der portugiesischen Marine genutzt wird. Dort gibt es zwei Möglichkeiten, in die Stadt zu gelangen. Nils entscheidet sich für die kürzere, und wir warten dann etwa zehn Minuten auf ihn. Nachdem wir Geld gewechselt haben suchen wir uns ein nettes Straßencafé und genießen nach zwei Wochen Sitzplätze, die nicht schaukeln, und richtigen Kaffee. Alles erscheint preiswert. In den Geschäften ist keine „Bild“-Zeitung zu bekommen. Also gibt es hier wohl auch nicht zu viele Touristen.

Nach einer ersten Erfrischung machen wir uns auf, die vorbereiteten Postkarten zu versenden. Ponta Delgada ist ziemlich verwinkelt, die Bürgersteige in den engen Straßen und Gassen bieten meist nur für eine Person Platz. Manchmal ist es wie Spießrutenlaufen zwischen den Autos. In der Innenstadt gibt es jedoch einige für den Verkehr gesperrte Straßen. Die Stadt ist bald erkundet, und wir machen einen Bummel am Hafen entlang. Ein modernes Einkaufs- und Tourismuszentrum ist hier der zentrale Punkt. Die Architektur ist modern und paßt nicht unbedingt zum malerischen Bild der übrigen Stadt. Das Bild der an der Außenmole des Hafens festgemachten Großsegler ist dominierend. Schon jetzt bilden sie eine kleine Sehenswürdigkeit.

Der Abend naht, und es wird Zeit, sich nach etwas Eßbarem umzusehen. Wir landen in einem kleinen Restaurant in der Altstadt. Nils haben wir inzwischen aus den Augen verloren. Mit Unterstützung einer sehr freundlichen Bedienung arbeiten wir uns durch die Speisekarte. Das bestellte „Supersteak“ entpuppt sich als Riesenportion. Mit Unterstützung einer Flasche Rotwein ist es gerade noch zu bewältigen. Bald finden sich noch andere Besatzungsmitglieder und auch der Kapitän in unserem Restaurant ein. Es entwickelt sich ein fröhliches und ausgelassenes Zusammensein, das erst mit der Sperrstunde endet. In guter Stimmung machen wir uns auf zu unseren Hängematten. Unterwegs beschließen wir, am nächsten Tag ein Auto zu mieten und eine Inselrundfahrt zu unternehmen.

Azorentour

Mit dem gemieteten Kleinwagen macht sich die „subsbench“, Nils, Christof, Rolf und ich, auf, die Wunder von São Miguel zu erkunden. Die Küstenstraße ist schmal und kurvig, sobald wir Ponta Delgada verlassen haben. Wir folgen ihr für einige Kilometer und lassen uns von den kleinen Orten und der Küstenlandschaft verzaubern. Wir wenden uns bald von der Küste ab, und auf einer gewundenen Bergstraße erreichen wir die Geysire und den Kratersee bei Furnas. Hier nimmt Nils ein kurzes Bad im recht kalten Kratersee, eigentlich hatte er wegen der naheliegenden heißen Quellen wärmeres Wasser erwartet. Wir fahren jetzt durch die Berge zur anderen Seite der Insel. Das Wetter ändert sich ständig. Sonnenschein wechselt sich mit Nieselregen und Nebel ab, die Landschaften bieten dadurch immer neue Stimmungen, deshalb ist es anstrengend, diesen ständigen Wechsel auf Film zu bannen. Auf der anderen Inselseite fahren wir die Steilküste entlang und halten an verschiedenen Aussichtspunkten. Die Steilküste bietet im wechselnden Licht prachtvolle Anblicke. In einem kleinen Ort finden wir ein Restaurant zum verspäteten Mittagessen. Ich probiere die einheimische Küche aus und bestelle Kutteln mit weißen Bohnen. Das Essen ist wieder sehr reichhaltig und mundet vortrefflich. Auf der Weiterfahrt passieren wir eine Teeplantage. Wir halten in der Nähe des Hauptgebäudes. Das Anwesen erscheint menschenleer. Nach einigem Suchen finden wir jedoch einen der Bewohner, der uns bereitwillig die Teefabrik mit Maschinen aus dem vorigen Jahrhundert zeigt und uns auch azorischen Tee verkauft. Ein ausgefallenes Mitbringsel von den einzigen Teeplantagen Europas. Überwältigt von den Eindrücken, erreichen wir spät unseren Liegeplatz.

Hier herrscht ziemliche Aufregung. Es wurde beschlossen, daß wir einen Tag früher als geplant auslaufen. Jetzt müssen alle Trainees und Besatzungsmitglieder, die sich bis Sonntag abgemeldet haben, von der Änderung des Planes unterrichtet werden. John hat wieder einmal alle Hände voll zu tun.

Abschied von den Azoren

Wir geben den gemieteten Wagen zurück und besorgen noch Andenken an diese wunderbare Insel. Zum Mittagessen genehmigen wir uns nochmal ein „Supersteak“ und eine Flasche Wein. Dann ist die Zeit des Abschieds gekommen.

Nach Brest

27.11.2001

Der Nordostwind drückt das Schiff gegen die Außenmole, deshalb zieht uns um vier Uhr nachmittags ein Schlepper von der Pier und bietet Unterstützung beim Drehen des Schiffes. Wir nehmen jetzt Kurs auf Brest. Achteraus erkennen wir die „Christian Radich“, die sich ebenfalls zum Auslaufen fertigmacht. Sobald wir den Hafen verlassen haben, beginnen wieder die Seewachen. Wir setzen Segel, und bald laufen wir hoch am Wind, der steif aus Nordost weht. Wir machen gute Fahrt. Durch die in Luv liegende Insel Saõ Miguel sind wir noch vom Seegang abgeschirmt. Ich bin mir sicher, da kommt noch einiges auf uns zu. Der Windmesser beim Ruder zeigt etwa sieben bis acht Windstärken an. Bald werden an Deck und in den Schlafräumen Strecktaue gespannt, damit wir bei Seegang Halt finden können.

Je mehr wir aus dem Lee von Saõ Miguel herauskommen, um so mehr nimmt der Seegang zu. Jetzt rächen sich Wein und Essen bei einigen. Sie haben beim Landgang ihre Seebeine eingebüßt. Ein kalter Mond erhellt nun nachts die immer unruhiger werdende See. In der Takelage heult der zunehmende Wind. Die Besegelung wird der Windstärke angepaßt. Die Arbeit wird jetzt sehr anstrengend. Es erfordert viel Kraft, auf den Beinen zu bleiben. Einzelne Regenböen nehmen die Sicht. Danach bescheint der Mond eine unwirklich wirkende Szenerie. Nirgendwo kann man dem Heulen des Windes entgehen. Die „Stadsraad Lehmkuhl“ arbeitet jetzt hart in den zunehmenden Seen.

Die Windrichtung ist ungewöhnlich für dieses Seegebiet. Wir können unser Ziel Brest nicht anliegen und laufen mehr oder weniger auf die portugiesische Küste zu. Hoffentlich raumt der Wind in den nächsten Tagen, damit wir Brest anliegen können.

28.10.2001

Immer noch stürmischer Wind aus Nord bis Nordost. Wir steuern Ostkurs. So kommen wir Brest kaum näher. Das Trimmen der Segel wird zur Schwerarbeit. In der Nacht ist der Getränkebereiter in der Cafeteria über Stag gegangen. Das Geschirrspülen erzeugt einigen Bruch. Wir steigen auf Pappteller um. Es ist erstaunlich, daß die beiden Smutjes überhaupt noch ein warmes Essen in der schaukelnden Kombüse kochen können.

Das Laufen wird immer schwieriger. Ich habe das Gefühl, immer bergauf zu gehen. Das Heulen des Windes in der Takelage steigert sich noch. Aus Sicherheitsgründen ist es jetzt nicht mehr möglich zu duschen.

Gegen elf Uhr morgens werde ich wegen eines Telephonanrufs auf die Brücke gerufen. Es ist meine Tochter Alexandra. Sie überrascht mich mit der Nachricht von einem Küchenbrand in unserer Wohnung. Alex ist zum Glück wohlauf, und mit der Hilfe von Heike hat sie soweit alles in die Reihe gebracht, mit den Versicherungen ist schon alles geregelt. Mit gemischten Gefühlen beende ich das Telephonat; was für ein Chaos wird mich wohl zu Hause erwarten. Die trüben Gedanken verblassen jedoch schnell, angesichts der aufgewühlten See wird manches unwichtig, das mich sonst belasten würde. Ich gewinne zusehends Abstand zu den Geschehnissen der letzten Jahre. Die Zeit vergeht wie im Fluge.

Nachts bietet die mondbeschienene See ein fast unwirkliches Bild. Gelegentlich kommt in Luv Spritzwasser über. Die Luft ist voller Salz. Die Lederjacke hat zu Wachende immer einen weißen Überzug. Diese Anschaffung hat sich wirklich gelohnt, bis auf einige Ausnahmen ist die wasserdichte U-Boot-Lederjacke das ideale Kleidungsstück.

29. — 31.10.2001

Wir haben nur noch Sturmbesegelung gesetzt, also die Untermarssegel und die unteren Stagesegel. Der Wind dreht immer mehr auf Nordost. So können wir Brest nicht erreichen. Wir nehmen die Segel weg und laufen unter Maschine in Richtung Brest. Unter Segeln könnten wir höchstens Marokko oder Grönland anlaufen. Das Fahren unter Maschine ist nicht besonders angenehm, da das Schiff so mehr rollt. Wir brassen die Rahen so, daß sie auch ohne Segel unseren Kurs unterstützen. Am 31.10. unternehmen wir einen kurzen Versuch, unter Segel zu gehen. Da wir aber unseren Ankunftsstermin gefährden, gehen wir bald wieder unter Maschine.

Die Halloween-Nacht bietet mit Vollmond und stark bewegter See ein unglaubliches Bild. Unter einer Regenböe zeigt sich ein weißer Regenbogen. Die ganze Szenerie hat etwas Gespenstisches an sich.

01.— 05.11.2001

Ich habe von acht Uhr morgens an Brückenwache. Gegen halb neun höre ich an der Backbordseite ein unbekanntes Fauchen oder Schnauben. Ich sehe über die Reling. Nur zehn Meter neben der „Stadsraad Lehmkuhl“ schwimmt ein Wal. Er ist so nah, daß ich das Gefühl habe, ihn berühren zu können. Mit unglaublicher Grazie taucht er neben uns, um kurz darauf wieder zu erscheinen. Ich kann sehen, wie er sich unter der Oberfläche auf den Rücken dreht. Nach fünf Minuten scheint er seine Neugier befriedigt zu haben, und mit ein paar mächtigen Schlägen der Schwanzflosse entzieht er sich unseren Blicken. Wir sind alle von diesem Anblick ergriffen.

Wir laufen jetzt ständig unter Maschine, und es ist fraglich, ob wir Brest zum angegebenen Termin erreichen. Während der Wachen sehen wir Filme über die Pamir, die 1957 bei den Azoren verlorenging.

Wir kommen jetzt unter Maschine gut voran. Am Morgen des vierten November nimmt der Schiffsverkehr zu. Zuerst kommen die Schiffe von Backbord auf, danach von Steuerbord. Wir passieren das Fahrttrennungsgebiet am Ausgang des Kanals. Gegen Abend sichten wir die französische Küste. Leuchtfeuer

und Tonnen weisen uns in der Dunkelheit den Weg zur Reede von Brest. Dort gehen wir vor Anker. Nachmittags haben wir wie gewohnt die „Stadsraad Lehmkuhl“ wieder auf Hochglanz poliert. In der Cafeteria bekommen wir dann die Diplome und Anstecker ausgehändigt. Danach singen wir noch einige Shanties und viele hängen ihren Gedanken nach. Die Reise nähert sich unwiderrufflich dem Ende.

Zum letzten Mal steigen wir in unsere Hängematten. Die Klamotten sind schon alle gepackt. In der anbrechenden Morgendämmerung kommt der Lotse an Bord. Ein Schlepper nimmt uns auf den Haken, und bald sind zum letzten Mal die Leinen fest. Nach dreieinhalb Wochen sind wir am Ziel angekommen. Wir verabschieden uns. Vielleicht halten einige der gemachten Bekanntschaften. Bald verlassen die ersten die Pier in Richtung Flughafen oder Bahnhof. Ich habe schon im voraus einen Platz in der Bahn reserviert. Nachdem ich das Gepäck aufgegeben habe, besteige ich den Zug in Richtung Deutschland.

Nachgedanken

Nach dreieinhalb Wochen auf See ist der Anblick von Hügeln und Bäumen ungewohnt. Der Boden ist noch nicht wieder fest unter den Füßen. Es wird noch einige Tage dauern, bis sich morgens die Dusche nicht mehr bewegt.

Was habe ich in dieser Zeit alles erlebt. Nach dem Auslaufen aus New York zuerst die Ausläufer von Karen, sommerliches Segelwetter mit unglaublichen Eindrücken, die schnelle Passage zu den Azoren, Saõ Miguel mit Punto Delgado und seiner Landschaft, schwereres Wetter in der Biskaya und vieles mehr. Die See hat sich in vielen ihrer Schattierungen gezeigt. Die Nächte zeigten mir einen Sternenhimmel, wie ich ihn noch nie wahrgenommen habe. Jeder Tag, jede Nacht, ja jeder Augenblick der letzten Wochen brachte ein neues Ereignis und neue tiefe Eindrücke. Ich habe eine Ahnung von den Leistungen der früheren Seefahrer erhalten. Ihre Leistungen erscheinen nun in einem neuen Licht.

In der dreieinhalb Wochen dauernden Reise lebten wir alle, neunzig Trainees und die dreißig Männer und Frauen der Stammbesatzung, doch auf verhältnismäßig engem Raum zusammen. In der ganzen Zeit kam es zu keinen nennenswerten Reibereien. Das Ganze war größtenteils von gegenseitigem Respekt geprägt. In den Wachen waren wir alle aufeinander angewiesen. Jeder hat seine Aufgaben erfüllt, so gut er konnte. Es stellt sich die Frage, wenn Menschen aus zwölf Nationen dies schaffen, warum ist ein friedliches und respektvolles Zusammenleben nicht auch im größeren Rahmen möglich.

Auf See hinterlassen wir keine Spuren, nach kurzer Zeit ist das Kielwasser nicht mehr sichtbar, es ist so, als sei man nie dagewesen. In dieser Umgebung erscheinen die täglichen Probleme nicht mehr ganz so wichtig. Die See hat mir die verloren geglaubte Ruhe wiedergegeben. Alle meine Erwartungen an diese Reise wurden bei weitem übertroffen. Ringelnatz gibt einiges in seinen Gedichten wieder. Einige davon habe ich an einem Nachmittag nach den Azoren vorgetragen. Einige, die meine Gedanken am besten darstellen, folgen.

Ringelnatz

Segler

Weiß oder braune
Flügel führen schaukelndes Holz
Leise durchs Wasser fort:
Fischer? Lustfahrten nach Laune?
Oder Sport?

Aus dem Hafen läßt sich stolz
Ein stattliches Vollschiff leiten,
Um draußen vom Klüver bis zum Besan
Schweres Tuch auszubreiten
Und selbständig dann durch den Ozean
Zu gleiten.

Es schwankt eine kleine Stadt im Sturm
Unterm Befehl vom Kommandoturm.-
Schaumwirbelnde Wellen springen Um ihre Mauern. - Die See wird
wild
Und wieder mild. - Es wechselt das Bild
Immer neu. -

Die Matrosen singen
Und ziehen an Tauen Hand über Hand,
Und bringen Schätze von Land zu Land.
Ahoi!

Durchnäßte Kleider. - Vereister Bart. -
Viel Arbeit und Wache um Wache. -
Ein harter Beruf in der Segelschiffahrt!
Doch es ist eine ehrliche Sache,
Und eine schöne, wenn Meer und Wind
Den Seglern gnädig sind.

Seefahrt

Wie viele Gedanken begleiten,
Erwartend die Schiffe, hin, her, von Land!

Manchmal gleichen auf See die Zeiten
Dachzimmerchen ohne Wand.

Wenn Schiffe verschollen geblieben,
Untergegangen sind,
Fragt niemand mehr: Welcher Wunsch, welcher Wind
Hat das Schiff in die Ferne getrieben?

Was ist's, das die Schiffe meistert,
Durch die Möglichkeiten sie leitet?
Der Mut, der den Weltblick begeistert,
Rauhleben, das Kleinblicke weitet.

Mit Ehrlichkeit durch Gefahr.-

Vielleicht ist das morgen nicht mehr.
Doch Seefahrt, wie vordem sie war,
War wunderbar.
Roch nach Gewürzen und Teer.

Schiffe

Sie haben das mächtige Meer unterm Bauch
Und über sich Wolken und Sterne.
Sie lassen sich fahren vom himmlischen Hauch
Mit Herrenblick in die Ferne.

Sie schaukeln kokett in des Schicksals Hand
Wie trunkene Schmetterlinge.
Aber sie tragen von Land zu Land
Fürsorglich wertvolle Dinge.

Wie das im Winde liegt und sich wiegt
Tauwebüberspannt durch die Wogen,
Da ist eine Kunst die friedlich siegt,
Und ihr Fleiß ist nicht verlogen.

Es rauscht wie Freiheit. Es riecht wie Welt. -
Natur gewordene Planken
Sind Segelschiffe. - Ihr Anblick erhellt
Und weitet unsere Gedanken.