



Abenteuer Windjammer

Auf russischen und ukrainischen Segelschulschiffen trifft man neuerdings ungewöhnliche Crews. Zahlende Chartergäste und junge Seekadetten gehen gemeinsam auf große Fahrt

VON HELGE STROEMER UND DANIELA MEDING (FOTOS)

Gesichter röten sich, Schweiß rinnt unzählige Rücken hinunter. Russische Kommandos scheppern aus Bordlautsprechern. „Parusnyj awral!“ – Segelalarm! Ein Dutzend Kadetten entern am Großmast auf. Wieselflink klettern sie auf die Stahltaue unter den Rahen, lösen die Knoten an den Segeln. Mitten unter ihnen Wilfried Wallrafen.

So schnell wie die Seeleute nach oben gekrabbelt sind, entern sie nieder. Unten ziehen Jungs in Uniform im Gleichtakt mit bunt gekleideten Mitseglern Tampen im Dauerlauf über das Deck. Lange dauert es, dann endlich sind die Segel gesetzt.

Ein letztes Brassen, die Stellung der Rahen wird der Windrichtung angepasst. Dann das Kommando „Maschine stopp!“ Ruhe kehrt ein. Von jetzt an treibt der Wind den Großsegler in der Kieler Bucht voran, vorbei am Leuchtturm, der Ostsee entgegen. Die Kadetten versammeln sich am Großmast. Wilfried Wallrafen, den alle nur Willi nennen, gesellt sich dazu.

„Das ist Knüppelarbeit“, prustet er, völlig außer Atem. Der Hobbysegler ist Beamter, lebt in Duisburg. In seiner Freizeit segelt er als aktiver Trainee auf dem ukrainischen Segelschulschiff „Khersones“. Für ihn ist es eine willkommene Abwechslung, um abzuschalten, den Alltag für ein paar Tage hinter sich zu lassen. An die 20 Fahrten hat er bereits auf Großseglern mitgemacht. Inzwischen weiß der 42-Jährige, wo er anpacken muss. „Wenn ich an Bord bin, fühle ich mich meist rasch als Teil der Mannschaft“, sagt er.



Seekadetten der „Kruzenshtern“: Übergroß wirken die Uniformmützen auf ihren Köpfen

Tatsächlich funktioniert auf dem Schiff eine einzigartige Symbiose zwischen Ost und West. Die Hamburger Charteragentur Inmaris Perestroika Sailing hat dies ermöglicht. Sie bietet mit der „Khersones“ einen ungewöhnlichen Urlaubstrip. Bis zu 91 Mitsegler, Touristen oder aktive Trainees aus dem westlichen Ausland, gehen gemeinsam mit 70 ukrainischen Kadetten und einer Stammcrew von 42 Personen mit dem Windjammer auf Törn. Jeder Urlauber entscheidet selbst, ob er einfach nur mitfährt und die Segelreise ganz entspannt genießt, ob er

vielleicht auch mal an einem Tampen zieht oder aber, ob er sich ernsthaft in die Mannschaft einreicht.

Die bisherige Erfahrung zeigt: Die meisten Mitsegler zahlen nicht, um bloß faul an Deck zu liegen. Sie wollen an Bord mitarbeiten, klassische Seefahrt hautnah erleben. Und wer schwindelfrei ist, klettert mutig mit hinauf in die Wanten des Dreimasters, um Segel zu setzen oder zu bergen. Und natürlich kann dann auch mal ein Blick aus der Höhe übers Schiff und übers Meer riskiert werden. Ein nicht ganz alltägliches Unterfangen. Schließlich ▷

Gemischte Crew – Gelungene Symbiose zwischen Ost und West



Zahlende Gäste schiffen sich auf der „Khersones“ ein. Die neuen Kadetten werden derweil in die Abläufe des Segelsetzens eingewiesen



„Kleine Putze“ auf der „Khesones“: Zwischen Frühstück und Unterrichtsbeginn wird das Schiff auf Hochglanz gebracht

beträgt die Höhe des Großmastes über der Wasserlinie immerhin knapp 50 Meter.

Die „Khesones“ ist fast das ganze Jahr unterwegs. Trainees ab 15 Jahren können bei allen Touren in der Nord- und Ostsee, im Mittelmeer, aber auch im Atlantik oder Pazifik mitsegeln. Untergebracht sind die Gäste in Doppel- und Viererkabinen mit Dusche und WC. Seemannische Vorkenntnisse sind nicht nötig. Grundwissen des Windjammersegelns wird fast automatisch vermittelt: Segel setzen, Takelage warten, Knoten, Sicherheitsmanöver und die Einführung in die Navigation gehören dazu. Es gibt sogar eine eigene Navigationsbrücke für die Trainees. GPS, Sextant, Lot, Logge, Kreiselkompass, Seekarten, Windmessgerät, Besteckmaterial und Radar stehen dort den Segelgästen zur Verfügung.

Malen, Rostklopfen und Deckschrubben gehören ebenfalls zum Bordalltag. „Zu tun gibt's in der Tat genug. Immer ist etwas kaputt“, weiß Wallrafen aus Erfahrung. Seewache gehen sowie die Arbeit in den Masten und Rahen sind dagegen freiwillig. Wer sich jedoch für die aktive Mitarbeit entscheidet, muss zumindest bei jedem Alarm erscheinen.

Die erfahreneren Mitsegler bestehen sogar darauf, voll gefordert zu werden. „Man übernimmt schließlich Verantwortung, und die anderen verlassen sich auf

dich“, sagt Ulla Lotz. Kneifen, nur weil einen ein Segelmanöver mitten aus dem Tiefschlaf reißt, gilt da nicht. Die Marketing-Managerin aus Heilbronn ist wie Willi Wallrafen schon seit Jahren auf Großseglern unterwegs und kennt die Aufgaben, aber auch die zwischenmenschlichen Probleme.

Zwei und mehr Wochen seien ein idealer Zeitraum, um alle Leute und das

Schiff richtig kennen zu lernen, sagt sie. Und die meisten lernen sich rasch kennen, besser, als ihnen manchmal lieb ist. „Auf einem Segelschiff fallen die Masken schnell“, sagt Lotz und nickt dabei wissend mit dem Kopf. Doch Probleme schiebe man nicht auf die lange Bank, sondern kläre sie sofort. „Versteckte Eitelkeit oder gar egoistisches Gehabe ist hier fehl am Platz.“

Geben und Nehmen – Die Beiträge der zahlenden Gäste



Ungeliebter Job: Auch der Spüldienst gehört zum Arbeitsalltag an Bord

Ulla Lotz fasziniert dieses so gänzlich andere Leben an Bord des Großseglers. Wesentliches rücke in den Vordergrund: „Sind alle gesund, ist das Schiff in Ordnung, wie wird das Wetter?“ Die ganze Fahrt erlebe sie intensiver als jeden anderen Segeltörn, weil miteinander gearbeitet werde. Und: Frauen sind auf dem Schiff voll akzeptiert, erzählt sie.

Zwar müsse sich jeder Neuling erst einmal die Anerkennung der Mannschaft erarbeiten, Helden seien jedoch nicht gefragt. Sollte ein Mitsegler sich eine Aufgabe nicht zutrauen, beispielsweise Angst haben aufzuentern, werde dies toleriert. „Die Jungs merken, wenn etwas nicht stimmt“, bestätigt Wallrafen. Unsicherheiten können sich die Mitsegler also durchaus leisten. „Die Besatzung hilft dir sofort.“

Beide sind sie angetan von der Offenheit der Mannschaft. Überhaupt steht die Crew im Mittelpunkt, nicht die zahlenden Gäste. Mit dem Alltag der Kadetten müssen sich alle an Bord arrangieren. Der Aufenthalt richtet sich streng nach dem Stundenplan der Mannschaft. Der beginnt um sieben Uhr mit dem Wecken. Die Mahlzeiten für die Gäste orientieren sich an den Zeiten der Besatzung. Aus Platzgründen wird das Essen in der Mannschaftsmesse zwar getrennt eingenommen, auf den Teller kommt jedoch für alle das Gleiche. Nach dem Frühstück beginnt der Kadettenalltag mit der „klei-



»Die Arbeit an Bord lässt mich den Törn intensiver erleben«

Ulla Lotz, Trainee auf der „Kherones“

nen Putze“ um acht Uhr. Dann wird an Deck gestrichen, geknotet und geschrubbt. Arbeiten, in die sich die aktiven Trainees integrieren können und sollten.

Unterbrochen wird die Decksarbeit von Segelmanövern, wenn Kurs oder Wind sich ändern und die Segelstellung entsprechend angepasst werden muss. Auch der Unterricht erlöst die Kadetten von den teils ungeliebten Wartungs- und Pflegediensten. Denn das Schiff bleibt trotz der Touristen an Bord eine schwimmende Berufsschule mit zukünftigen Kapitänen, Nautikern, Ingenieuren, Elektrikern und Funkern der zivilen Fischereiflotte der Ukraine. Die Kadetten werden von Lehrern auf dem Schiff mehrere Stunden täglich unterrichtet.

Im Rahmen ihrer Ausbildung absolvieren die jungen Seeleute auf der Akademie im ukrainischen Kerch, dem Kerch Marine Technological Institute,

nden Gäste sichern den Erhalt der Schiffe



Borschtsch für alle: Beim Essen gibt es keine Unterschiede zwischen Gästen und Crew

FERROshop

Jetzt zugreifen!

Die Produkte des Monats. Jetzt im Ferro-Shop bei führenden Ferropilot-Fachhändlern.



NEU: Magellan MAP 330

Mit Landkarte Europa, detaillierte Straßenkarten einfach per PC laden. 12 Kanal Parallelemplänger • 8 MB Landkarte Europa mit Autobahnen, Flughäfen, Eisenbahnlinien usw. integriert • 8 MB Flash Memory zum Laden detaillierter Straßenkarten • 500 Wegpunkte, 20 umkehrbare Routen • 5 Navigationsdisplays.

NEU: CD MapSend Street Europa

Detaillierte Straßenkarten von 14 europäischen Ländern einfach per PC in den MAP 330 laden. Wegpunkt und Routenmanagement • Gezielte Suche nach Straßennamen • Meßfunktion für Entfernungen.



FPM Spacer

Einhandmesser mit halb-gesägter Klinge. Entriegelung durch Druckknopf-Mechanik. Offen 21,6 cm, geschlossen 12,5 cm. Gewicht: 155 g.



Ferropilot Feucht-ex

Luftentfeuchter für Boot, Wohnmobil, Ferienhaus usw. Absorbiert das lästige Schwitzwasser in der kalten Jahreszeit. Ein Beutel bindet 7-8 l Wasser. Jetzt vorsorgen.

Info-Coupon.

- ☐ Wo ist der nächste Ferro-Shop?
☐ Ich hätte gern erstmal technische Informationen.

aktuelle News
www.Ferropilot.de

FERROPILOT

FERROPILOT GmbH Siemensstr. 35, 25462 Rellingen, Tel. (04101) 301-01, Fax (04101) 30 13 33
 Ferropilot (Berlin) GmbH Am Kanal 7, 15537 Wernsdorf, Tel. (03362) 58 59-0, Fax (03362) 82 02 53
 Ferropilot (München) GmbH Steinsdorfstr. 20, 80538 München, Tel. 089 260 82 18, Fax 089 26 09 16



Offizieren und hohem Besuch vorbehalten: die Kapitänsmesse auf der „Kruzenshtern“

verschiedene Praktika auf See. Dazu gehört auch ein dreimonatiger Aufenthalt an Bord eines Segelschiffs. Erst wenn alle Prüfungen bestanden sind, können die Kadetten in den begehrten Seemannsberuf einsteigen.

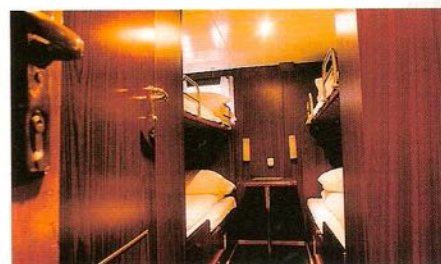
Mit dieser Form der Ausbildung halten die Ukraine und auch Russland an der Tradition der sowjetischen Handelsmarine fest. Auch nach Auflösung der UdSSR wird der Nachwuchs der Handels- und Fischereifloten weiterhin auf Segelschiffen ausgebildet. Die Kadetten lernen von der Pike auf das seemännische Handwerk auf Segelschiffen der einstigen Sowjetflotte wie der „Khersones“, der „Kruzenshtern“, der „Sedov“ oder der „Mir“.

Die Großsegler allerdings seetüchtig zu halten ist äußerst aufwändig, zumal in den Staatskassen der betreffenden Länder absolute Ebbe herrscht. Die Mannschaft will aber trotzdem bezahlt und verpflegt werden. Die Instandhaltung kostet darüber hinaus beträchtliche Summen. Kein Wunder also, dass alle Segelschulschiffe finanzielle Sorgen plagen.

Die „Khersones“ etwa fährt an ihren drei Masten 26 Segel mit einer Fläche von insgesamt 2770 Quadratmetern. Damit läuft sie bis zu 19 Knoten schnell. Das Schiff hat drei Sätze Segel an Bord dabei. Alle drei bis fünf Jahre muss ein Satz komplett ausgewechselt werden. Kosten: umgerechnet rund 600 000 Mark. Rund 300 000 Mark müssen jedes Jahr für technischen Verschleiß und bis zu 40 000 Mark für Farbe aufgebracht werden.

Die Schiffe können sich nur noch mit den Einnahmen aus dem Chartergeschäft über Wasser halten. Hunderte Arbeitsplätze und die Ausbildung der Seeleute bleiben auf diese Weise gesichert. Allein auf der „Khersones“ haben bisher über 2500 ukrainische Kadetten Dienst getan.

Diese Kooperation zwischen den Nationen bewährt sich auch auf anderen russischen und ukrainischen Großseglern. Der Verein Täll-Ship Friends bemüht sich mit einem vergleichbaren Konzept um die Erhaltung von Windjammern wie der russischen „Kruzenshtern“. Im Gegensatz



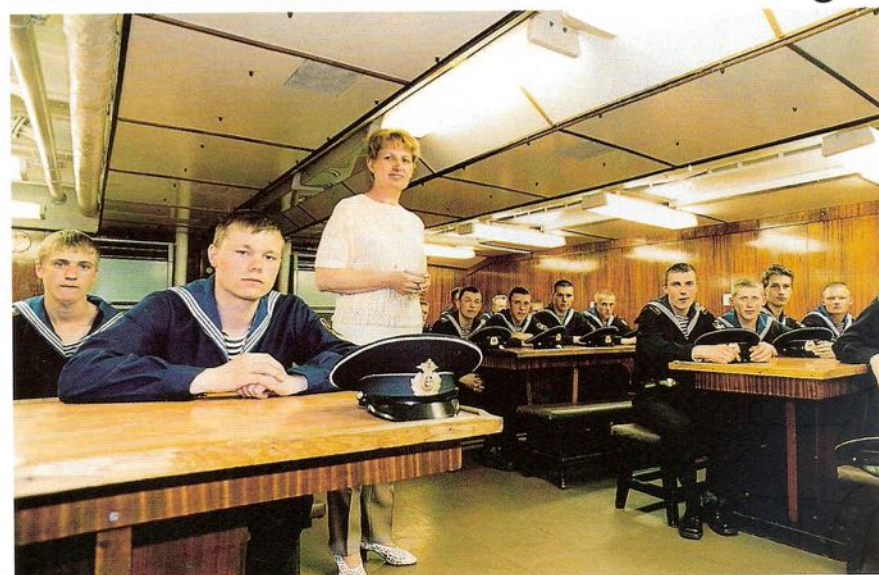
Viererkabine für Chartergäste



Einfaches Quartier für die Mannschaft

zur „Khersones“ mit ihrer vergleichsweise jungen Geschichte – sie wurde als Vollschiff 1989 noch als sowjetisches Segelschulschiff in Dienst gestellt –, kann die „Kruzenshtern“ auf eine bewegte Vergangenheit zurückblicken. Die Viermast-Bark lief als deutsche „Padua“ für die Hamburger Reederei Laeisz 1926 in Bremerhaven vom Stapel. Der Windjammer gehörte zu den rentabelsten Frachtseglern seiner Zeit. Er wurde in der Salpeterfahrt eingesetzt und transportierte Güter zwischen Europa, Südamerika und Australien. 1946 ging die „Padua“ als Repara-

Festhalten an Traditionen – Ausbildung im Stil



Vorbereitung auf den Westen: Svetlana Lysenko bringt den Kadetten Englisch bei

tionsleistung an die Sowjetunion. Seit dieser Zeit war die Viermast-Bark unter dem Namen des baltischen Polarforschers Kruzenshtern erst für die Sowjetunion, dann für Russland unterwegs.

Seit 1972 werden im Auftrag des Fischereiministeriums die Kadetten der Schiffsakademie in Kaliningrad an Bord ausgebildet. Noch heute erinnern die Kadetten der „Kruzenshtern“ in ihren dunkelblauen Uniformen und der Mütze mit Hammer und Sichel an vergangene Tage. Doch zumindest sie trauern diesen Zeiten nicht hinterher. Die jungen Seeleute träumen von einer anderen Zukunft. Der 19-jährige Igor Archangelskiy etwa will die Welt sehen und Kapitän werden. Er hofft, nach der Ausbildung einen Job in Russland auf einem Handelsschiff zu bekommen oder vielleicht im Westen arbeiten zu können.

Wünsche, die alle Kadetten auf den Segelschiffen eint. Auf der „Khersones“ herrscht inzwischen Hochbetrieb am Großmast. Kadetten und Mitsegler stehen beisammen und halten sich für weitere Segelmanöver bereit. Auf die Frage, was sie werden wollen, antwortet der 18-jährige Ukrainer Sacha Lipka für seine Kameraden: „Engineer.“ Der Kadett zeigt Interesse an den Trainees. „Wir wollen alles über den Westen wissen.“

Doch Wilfried Wallrafen kennt auch die Kehrseite. Die Jungen sind in der Regel zum ersten Mal im Ausland. „Sie se-



»Ich will die Welt sehen – und irgendwann Kapitän werden«

Igor Archangelskiy, Seekadett auf der „Kruzenshtern“

hen den Überfluss und denken, jeder fährt hier Mercedes“, sagt er. Dann ist von den Gästen erst einmal Aufklärungsarbeit gefordert.

Mitreisende und Crew unterhalten sich auf Englisch. Wer als Chartergast ein paar Brocken Russisch kann, ist dennoch im Vorteil. An der „Khersones“ weht zwar die ukrainische Flagge, doch sämtliche Kommandos werden auf Russisch erteilt. „Das hat man aber schnell drauf“, erzählt Wallrafen. „Nach zwei Tagen hat man die meisten Kommandos im Kopf.“

An Deck kommt erneut Schwung in die Runde. „Parusnyj awral!“ – Segelalarm. Kommandos schallen übers Schiff: „Aufentern“, „Segel bergen“. Kadetten und Mitsegler packen Tampen und ziehen sie im Dauerlauf über das Deck. Wieder röten sich die Gesichter, wieder fließt der Schweiß in Strömen.

der ehemals sowjetischen Handelsmarine



Training an Bord der „Kruzenshtern“: Geübt wird so lange, bis jeder Handgriff auf Anhieb sitzt

„Schluss jetzt mit dem flachen Atmen ...“

Amerikas Nordostküste Karibik Nordmeer Ostseeländer Donauländer

Lust ist jetzt

A'ROSA: Genuss, Exotik, Gesellschaft und Entertainment in einzigartiger Vielfalt. Spitzengastronomie, Kino, Theater und ein Wellnessbereich der Extraklasse – auf Flüssen und auf Meeren. Ganz locker und selbstverständlich ohne Kleiderzwang.

Mehr Informationen:
Telefon 06102 / 811 - 005,
Internet www.a-rosa.de
oder demnächst in Ihrem Reisebüro.

Genug für das Leben getan – jetzt darf es etwas für uns tun. Alle Sinne wissen, was sie wollen. Geben wir ihnen doch den Kick! Einfach mal den Rosenduft des Daseins erschnuppern. Pause machen, sich selbst genießen. In 7 Himmeln, frei von aller Erdschwere: Warum diesen Traum noch länger verschieben?

aROSA

Lust auf Schiff

Made by seetours