STATSRAAD LEHMKUHL - One Ocean Expedition 2025 - Bergen-Lerwick-Tromsø

TALL-SHIP Friends Mitglied Steffen Schwarz hatte einen der begehrten Plätze auf der Statsraad erhalten. Es war der Auftakt-Törn im Rahmen der „One Ocean Expediton 2025". Hier sein Bericht mit tollen Fotos!

STATSRAAD LEHMKUHL – Weiße Dame von Bergen

Für 2025 hatte ich mir einen Törn auf dem Atlantik vorgenommen und terminlich passten dazu vor allem die Angebote der STATSRAAD LEHMKUHL. So meldete ich mich für die erste Etappe der „One Ocean Expedition 2025" Bergen-Lerwick-Tromsø an. Anreise mit Bahn, Flugzeug und Straßenbahn (45 Minuten vom Flughafen) ins Stadtzentrum von Norwegens zweitgrößter Stadt. Beim Abendspaziergang entlang der malerischen Altstadt Bryggen bot die frisch überholte Statsraad einen stolzen Anblick an ihrem Liegeplatz vor der Statsraaden Bar.

Am nächsten Morgen 9 Uhr zum Schiff, denn Boarding sollte um 10:00 Uhr beginnen. Ich war nicht alleine: Über 100 Trainees wollten einchecken! In der Schlange mache ich Bekanntschaft mit Luis aus Portugal. Er ist begeisterter Fotograf und mixt alte und neue Fotos analog. Anna, die Quartiermeisterin, bittet Luis innigst darum, von der blauen zur unterbesetzten roten Wache zu wechseln. Er zögert, ich überrede ihn und kann dann selbst nicht kneifen. So komme ich zu meiner ersten 0-4 Wache und der Nummer 71 (Spind und Hängematte). Hinter mir steht Frieda. Sie bekommt Nummer 72, ebenfalls Red-Watch, wie die Norweger sagen. Auch Thor (77 Jahre alt und nicht das erste Mal an Bord) mit seinen Enkelsöhnen Eivind und Magnus lassen sich in diese Wache einteilen.

Weitere Wachgänger lerne ich später bei der ersten Musterung (norwegisch für Appell) an Deck kennen: Martina mit polnischen Wurzeln, Mirza aus Albanien, Sabine aus Köln (Mit-Organisatorin der Tall Ship Races), Elisabeth und Matrose Christian.

Vor dem Ablegen werden an Deck Reden gehalten und Shanties gesungen, da die Bark für ein Jahr ihren Heimathafen Bergen verläßt. In der Vorbeifahrt an der Festung ertönt 3x das Horn, die Festung antwortet mit drei Salutschüssen. Mit Maschinenkraft geht es durch die Schären, durch Nebel und Regen. Auf See überholt uns die QUEEN MARY II und grüßt mit kräftigem Horn, an Bord zucken die Fotoblitze.

Wie auf all diesen Seglern erhalten wir eine Sicherheitsunterweisung, gefolgt von Einweisungen in die einstündigen Wachen an Deck: Feuerwache (nur nachts), MOB (Man-Over-Board) Wache, Ausguck und Ruderwache. Dazwischen verstauen wir unsere Sachen in die nummerierten Fächer, befestigen die Hängematten an die nummerierten Haken und – Kaffeepause! Nach dem Abendessen erste Schlafrunde in der Hängematte!

All together: Pull

Strecktaue unter Deck

23:45 „Reise, Reise!“ - die erste Wache

Pünktlich zum Wachwechsel an Deck sein und Vollzähligkeit prüfen, jeder an seinem vorgegebenen Platz. Unsere Wache startet bei windstillem Wetter. Es ist bewölkt und ab und zu scheint der aufgehende Vollmond durch die Wolken. Der Stunden-Wach-Plan (Ausguck, Steuer, MOB, Feuerwache) hängt in einem Niedergang. Ich stehe heute noch nicht auf dem Plan.

Wir lernen die Belegung der Nagelbänke, die Segel und die zu ihrer Bedienung notwendigen Tampen. Obwohl die meisten Mitsegler Skandinavier sind, wird Englisch gesprochen, Kommandos erfolgen aber auf Norwegisch mit Pfiff für Start und Ende.

Bis zum Wachwechsel um 04:00 Uhr kein Wind, kein Segel. Dafür tanzt das Schiff durch die Dünung. Schlafen bis zum Frühstück in der Matte, so gut es geht!

Man lernt sich kennen, zum Beispiel beim Frühstück. Mein rotes T-Shirt vom Segler HERMIONE erregt die Aufmerksamkeit des Schiffszimmermanns David. Er kommt aus Göteborg, hat den Segler mit aufgeriggt und ist auch mitgesegelt! Beim Mittagessen spricht mich dann noch Jimmy, ein Finne, an. Er wohnt in Mariehamn und arbeitet auf der POMMERN. Beide waren mal mit der GÖTHEBORG aus Göteborg unterwegs.

Zu Beginn meiner nächsten Wache (12:00 bis 16:00 Uhr) sind endlich Segel gesetzt: Vorstengestag-, Großstengestag- und Besanstagsegel sowie die Fock, die Voruntermars und das Großuntermarssegel. In unserer Wache setzen wir das Vorobermarssegel, das Großobermarssegel und beide Bramsegel mit „All Hands“: alle packen mit an! Für mich heißt es dann: Eine Stunde den Segler steuern, immer den Kompass im Auge und auf Kurs halten. Das Ruder ist hydraulisch unterstützt. Man muss das Steuerrad ruckartig um 5 bis 10 Grad drehen, damit das Ruderblatt sich verstellt.

Während der Wache übergebe ich die mitgebrachte TALL-SHIP Friends Flagge an Matrose Christian und bitte ihn, Kapitän Marcus Seidl zu fragen, ob unsere Vereinsflagge gehisst werden kann. Er stimmt zu, siehe Foto.

In der Wache wird auch das Aufentern ins Rigg trainiert. Es gibt zunächst eine Sicherheitsunterweisung, dann einen Fitnesstest. Jeder, der ins Rigg möchte, muss einen Klimmzug mit 10 Sekunden Halten nachweisen. Es dient der Sicherheit, denn der Übergang von den unteren Wanten zur Mars-Saling geht leicht über Kopf. Wer den Klimmzug nicht schafft, darf nicht ins Rigg. Die Skandinavier haben die höchsten Sicherheitsanforderungen. So ist man beim Hochsteigen zusätzlich mit einer Fallklaue an einem senkrechten Sicherungsseil verbunden.

Lerwick – die zweite Heimat der Statsraad

In der Nacht werden um 00:30 die Uhren um eine Stunde auf Greenwich-Zeit zurückgestellt. Unsere Wache beginnt und endet eine halbe Stunde später. Die Mannschaft kennt das schon lange, doch weil die Zeitumstellung sparsam kommuniziert wurde, sind wir alle viel zu früh wach und an Deck versammelt.

Guter Wind – gute Fahrt

Der Wind hat zugenommen und die See ist rauer geworden. Dann gleich zu Beginn leichte Hektik: Das Vorobermarssegel soll eingepackt werden, denn der Wind hat stark zugenommen. Ich melde mich und werde mit drei weiteren Trainees für diesen Job ausgewählt, die anderen gucken von unten zu! Etwas nervös legen wir unsere Sicherungsgurte an und beginnen den Aufstieg. Das Rollen des Schiffes nehme ich nicht mehr wahr. Im Vollmondlicht sehe ich das Vorschiff unter mir durch die Nordsee pflügen. Der Wind im Rücken macht mir nichts aus, hier bin ich gut geschützt. Unter Anleitung packen wir zunächst die Backbordseite ein und setzen dann zur Steuerbordseite über. Die Segel sind nach Steuerbord gebrasst und es ist ziemlich eng beim Umsteigen auf diese Seite.

Nach getaner Arbeit klettern wir stolz und gut durchgewärmt wieder runter. Zwischen 2 und 3 Uhr stehe ich für die Feuerwache auf dem Plan. Die erste Runde verläuft ohne Auffälligkeiten. Ich entschließe mich, kräftig zu glasen. Beim zweiten Rundgang fällt mir eine defekte Tür der Trockenlast auf. Das Türschloss funktioniert nicht und so schlägt die Tür mit den Schiffsbewegungen auf und zu. Ich mache Meldung an die wachhabende Offizierin Kamilla, die mich bittet, das notdürftig zu reparieren und zusätzlich unserem Matrosen in der Wache zu melden.

Als nächstes: Knotenschule! Im Dunkeln und bei Rotlicht. Gut, dass ich hier auf meine Ausbilder-Kenntnisse beim THW zurückgreifen kann. Den Namen lernen die Trainees vom Leichtmatrosen Mads und die praktische Ausführung von mir. Im letzten Teil der Wache bereiten wir die Fender für das Anlegen in Lerwick (Shetland Inseln) am kommenden Morgen vor.

Landgang mit Barbesuch

Nach dem „Ausschlafen" machen wir uns fertig für den Landgang. Wer geht von Bord, wer bleibt an Bord? Dazu kommt eine schöne Holzkiste mit Messingstiften zum Einsatz: Jeder Landgänger erhält einen Pin in seine Nummer gesteckt. Sind am Ende alle Pins wieder fort, sind auch alle an Bord.

Bei Sonnenschein wandern wir ausgiebig durch den pittoresken Hauptort der Shetland Inseln und seine Umgebung. Anschließend wird auf dem Schiff gechillt und ich lerne Suzanne Gabriel kennen. Sie ist in New York geboren und lebt jetzt in New Jersey. Das letzte Mal war sie Ende der 1970er Jahre in Nordeuropa. Sie erzählte, dass sie zusammen mit unserem Kapitän Marcus Seidl und seinem Bruder David durch ihren gemeinsamen Onkel infiziert wurde. Ich erinnerte mich sofort an einen Artikel in den TALL-SHIP news über die Seidl Familie. Den Artikel kennt sie nicht und so funke ich gleich den Redakteur an. Artikel geschickt und Suzanne freut sich riesig darüber.

Abends trifft sich die halbe Statsraad Crew in der Lounge Bar bei Livemusik. Drei junge Musiker spielen Violine, Akkordeon und Schlagzeug. So lassen wir diesen Landtag fröhlich ausklingen mit Musik, Tanz und interessanten Gesprächen mit anderen Gästen – bis zum Ruf von der Theke: „Last Order!"

Der Autor am Steuerrad, geht ganz leicht hydraulisch

Hier spricht der Kapitän!

Endlich mal wieder eine Nacht durchgeschlafen! Ausgeruht geht es für die meisten in den neuen Tag. Vor dem Ablegen um 11 Uhr machen viele noch einmal einen kurzen Landgang bei Wind und Sonne. In der Takelage arbeitet die Stammcrew.

Jetzt spricht der Kapitän: Marcus Seidl informiert ausführlich über die zurückliegenden und künftigen Manöver und Ereignisse an Bord, stellt die Mannschaft vor und kündigt an, fortan immer 16 Uhr beim Wachwechsel ein Schiffsbulletin vorzutragen.

Als wir eine Stunde später unsere Wache antreten, sind wir schon ein gutes Stück auf dem Meer mit hohen Wellen und starkem Wind. Es gibt viel Arbeit: Rahen brassen an Fock- und Großmast, Großuntermars, Voruntermars und die Fock setzen. Wir segeln mit ca. 7 Knoten.

Ich bin dann noch für eine Stunde MOB (Man-Over-Board) Wache eingeteilt: sitze am Heck und beobachte, ob jemand vorbeitreibt. In diesem Falle löst man das MOB Manöver aus, Rettungsring hinterherwerfen und ... nein, nicht winken, sondern rufen „Mann-über-Bord" und die Person im Auge behalten.

Während der Wache gibt es auch einen ersten Versuch der Wissenschaftlerinnen Lucie und Natascha, die an Deck verstauten Messsonden auszubringen. Wegen des hohen Seegangs und starken Windes wird dieser Versuch aber wieder abgebrochen.

Am Ende der Wache erklärt uns Natascha, welche Mess-Ausrüstungen am Schiff extra für diese Expedition angebracht wurde:

- Wettermessungen an den Masttoppen
- Kameras an den Masttoppen
- Hydrophone am Schiffsrumpf zur Walbeobachtung
- Echolot zur Tiefen- und Schichtenmessung und Erkennung von Teilchen wie Fischschwärme oder Plastik
- ADCP zur Erfassung der Schichtung des Meeres und Strömungen innerhalb der Schichtungen
- Wasseransaugung und Filtrierung zur Erfassung von Mikroplastik und EDNA
- Tiefensonden zur Erfassung von Wasserparametern inkl. Probenahme in 1.200 m Tiefe.

Tag 5: Sturm und Zeitumstellung

Die Nachtwache startet eine halbe Stunde früher und dauert dann nur 3,5 Stunden. Die Uhren werden wieder eine Stunde vorgestellt.

Die meiste Zeit regnet es bei ordentlichem Wind und Seegang. Wir holen das Großsegel ein und brassen die Rahen am Hauptmast. Später setzen wir das Großsegel und die Großbram und dann ist die Wache auch schon wieder vorbei. Im Dunkeln fällt es mir schwer, die Leute zu erkennen.

Obwohl für uns vier Nicht-Skandinavier in der Wache alles auf Englisch erklärt wird, erfolgen die Kommandos doch auf Norwegisch. So muss ich immer erstmal beobachten, was genau zu tun ist. Aber die Crew hat vorher alles an Tafeln gut erklärt.

Am nächsten Morgen werde ich erst spät wach, konnte sehr gut beim Schaukeln des Schiffes durchschlafen. Ich bin umso überraschter, dass auch unter Deck Strecktaue zum Festhalten gespannt wurden. Nach dem Verlassen der Hängematte merke ich, wieviel Bewegung des Schiffes diese ausgleicht.

Rasieren und Duschen ist da schon echt eine Herausforderung. Für die geschätzt 50 männlichen Trainees stehen zwei Urinale und drei Toiletten bereit. Dazu kommen 2 Waschbecken im Toilettenbereich und 5 im Waschraum. 2 Spiegel und 6 Duschen ergänzen die Ausstattung. Leider fehlen hier Haken und Ablagemöglichkeiten. Ich entscheide mich für eine der quer angeordneten Duschen, da der Wasserstrahl hier beim Wogen des Schiffes von links nach rechts pendelt und ich somit immer Wasser abbekomme. Die Füße stemme ich hinten gegen die Begrenzungen und den Sockel und dann kann es auch schon losgehen.

Das Frühstück ist von 07:20 bis 08:30 Uhr. Da es bereits 11:20 Uhr schon wieder Lunch gibt, lassen viele Trainees meiner Wache, mich eingeschlossen, das Frühstück aus.

Die Großbram ist am Morgen schon wieder eingeholt, hier ist eine Naht gerissen. Ohne diese kann das Royalsegel nicht gesetzt werden.

Ich komme mit Ingvild ins Gespräch. Sie ist in Tromsø aufgewachsen und wohnt jetzt in Oslo. Ihr Opa war ein berühmter Polarforscher und hatte auch Modellschiffe gebaut. Eines davon steht jetzt in Tromsø im Museum. Ein anderer Großvater gab den Anstoß zum Bau der berühmten Brücke von Tromsø.

Bald nach der Kaffeepause ist auch schon wieder Wachablösung und Kapitän Seidl informiert. Wir sind in den letzten 24 Stunden 230 sm gesegelt (ca 450 km) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten. Wenn wir weiter so gut vorankommen, könnten wir schon am Samstag in Tromsø anlegen.

Am Abend steige ich noch einmal auf den Klüverbaum für ein schönes Foto vom Bug, die See durchpflügend.

Vorbereitung zur Polarkreistaufe

Wasser marsch ... brrr

Tag 06: Segel bergen

Die Red Watch beginnt mit Regen und Flaute. Alle Segel wurden von der vorherigen Wache geborgen. Unser Job ist es, die unteren und oberen Marssegel zu packen. Von den 33 Trainees melden sich nur 9 für diese Aufgabe. Darunter Luis, Eivind und Fabian sowie ich.

Verstärkt und angeleitet werden wir durch die Crew, vor allem von den unserer Wache zugeteilten Matrosen Christian, Ihm arbeiten zu Leichtmatrosin Nanna aus Kopenhagen, die Decks Apprentice Elise Knappskorg und Volunteer Oskar Valerius aus Dänemark.

Wir starten am Hauptmast mit dem Obermars-, anschließend mit dem Untermarssegel. Dann das Gleiche am Fockmast. Das Einpacken dauert ungefähr zweieinhalb Stunden.

Zur Mittagswache sind zwar 4 Stagsegel (Vorstengestag, Innenklüver, Großstengestag, Besanstag) gesetzt, aber diese hängen nur schlaff herunter. Stattdessen treibt uns der Hybridantrieb an. Im Schnitt verbrauchen wir so um die 1,5 t Treibstoff je Tag, davon die Hälfte für die Generatoren an Bord und die andere Hälfte für den Antrieb.

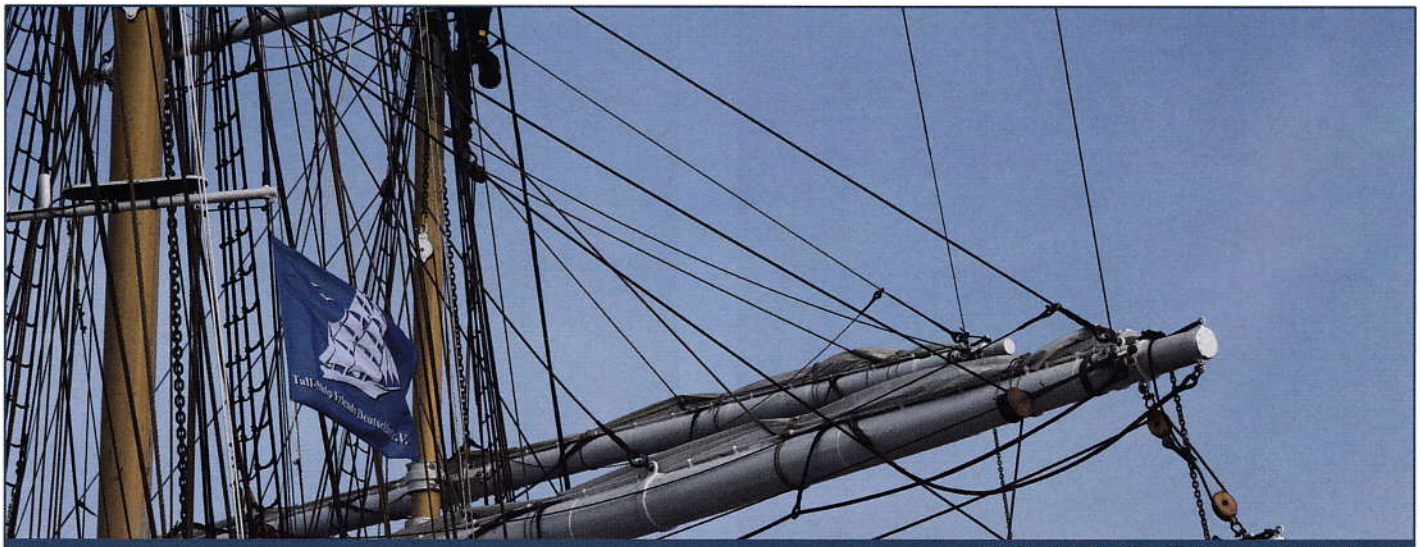
Zum Ende der Wache erklären uns die beiden Wissenschaftlerinnen ihre Forschungstätigkeiten. Sie haben als Partner für ihr Messprogramm die Universität Bergen, sind beide jedoch für diese Reise Angestellte der Staatsrad Lehmkuhl.

Windstille und wenig bewölkter Himmel zur Nachtwache um 0 Uhr, gegen 23 Uhr wurden Polarlichter gesichtet. Wir warten auf unsere Chance und bekommen auch ein wenig davon zu sehen. Wolken ziehen auf.

Oskar berichtet uns von der Ausbildung auf dem dänischen Segler VIKING, welche 6 Monate dauert, die ersten beiden Monate davon an Land, die restlichen auf See. Sie schlafen ebenfalls in Hängematten und haben 2 Wachen zu je 4 h, somit jede Nacht andere Schlafenszeiten. Es gibt eine Uniform-Tragepflicht in allen Breitengraden: zu warm für den Äquator im Sommer und zu kalt für den Norden im Winter. Die Regeln sind sehr streng, wer mit Alkohol oder Drogen erwischt wird, muss gehen. Nach jedem Landgang muss der Rückkehrende einen schwierigen Satz des Wachhabenden Offiziers nachsprechen. Wer hier auffällig wird, muss zum Blut- und Drogentest. Dieses Ausbildungskonzept ist der Grund dafür, dass so viele DänInnen als Crew auf der Staatsrad mitsegeln (siehe hier auch den Bericht über die GEORG STAGE II).

Ähnlich ist es in Norwegen, wie Elise berichtet. Es gibt zwei Ausbildungsschiffe: die GWINN und die SJØMANNSKOLEN. Dort kann man eine Ausbildung zum Vollmatrosen durchlaufen. Sie hat die Ausbildung allerdings nach einem Jahr abgebrochen und ist zur STATSRAAD LEHMKUHL gewechselt, um hier ihre Ausbildung fortzusetzen.

Ich berichte im Gegenzug von den Schicksalen der PAMIR und der PASSAT, welche selbst unter der Stammcrew unbekannt sind. Ebenso berichte ich von unserem Verein und den deutschen Traditionsseglern. Besonders interessiert sind meine Zuhörer an der ALEXANDER VON HUMBOLDT II: grüne Segel, wie cool. Und nach jeder Wache ein Wach-Bier: wie unglaublich!



TALL-SHIP Friends Flagge am Großmast

Ein Tattoo ist ein Tattoo ist ein Tattoo

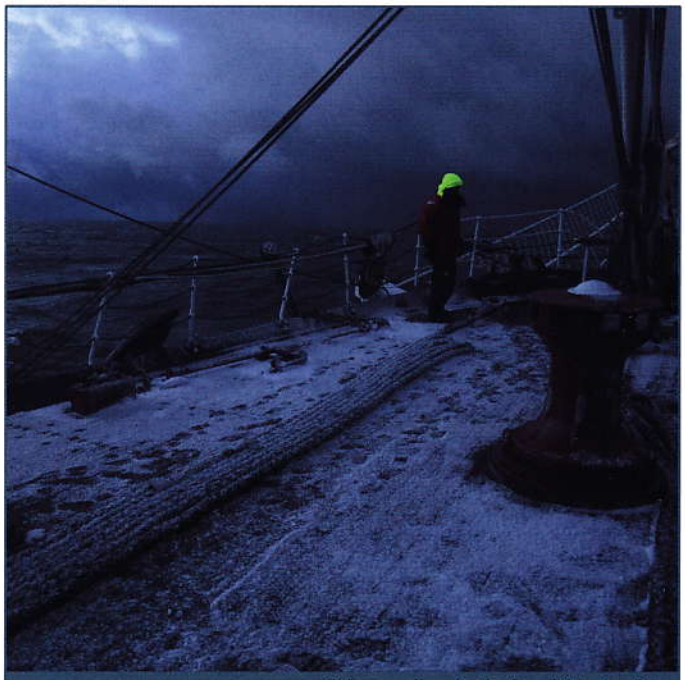
Nanna erklärt uns die Bedeutung von Tattoos bei Matrosen und Oskar malt dazu eine wundervolle Skizze:

Bedeutung seemännischer Tattoos:

- Eine Taube auf der Brust: 5.000 Seemeilen zurückgelegt
- Zwei Tauben auf der Brust: 10.000 Seemeilen zurückgelegt
- Vollschiff: Kap Hoorn umsegelt
- Anker: Atlantik überquert
- Zwei Anker: Dienstgrad des Bootsmanns
- Drache: In chinesischen Gewässern gesegelt
- Kompass: Steuermann oder Navigator
- Schildkröte: Äquator überquert („Shellback" – Mitglied des Neptunordens)
- Schwein und Huhn auf den Füßen: Schutz vor dem Ertrinken (Diese Tiere wurden früher in Holzkisten auf Schiffen gehalten. Die Kisten schwammen nach dem Sinken oben und konnten als Rettungsmittel dienen.)
- Meerjungfrau: Symbol für die Verbundenheit zur Seefahrt

Anschließend schauen wir uns „PEKING Around Cap Horn" von Irving Johnson an.

Ein schöner Rücken – auch mit Tattoo (Foto VB)



Schnee oberhalb des Polarkreises

Polarkreistaufe

In der Nachwache gibt es nichts weiter zu tun als die 4 Wachen zu besetzen. Matrose Christian nutzt die Zeit, um noch einmal das Rigg eines Rahsegels zu erklären sowie die zugehörige Abfolge beim Segel setzen. Mir scheint, dass viele norwegischen Trainees diesen Törn eher aus Neugier als aus Leidenschaft zu Traditionsseglern gebucht haben. Dementsprechend ist das Vorwissen. Ein mäßig begeisterter Wachkamerad hat diese Reise als Geschenk erhalten …

In einer Führung bekommen wir den Bereich zu sehen, der ausschließlich der Crew vorbehalten ist: Offiziersmesse und Kapitänssalon sowie die Unterkünfte im Vorschiff. Die Mahlzeiten nehmen jedoch Crew und Trainees immer getrennt ein.

Während der Nachmittagswache wird das neue Großbramsegel durch die Stammcrew angeschlagen. Einen Segelmacher gibt es nicht an Bord. Dafür aber eine alte ADLER Nähmaschine, die noch immer ihren Dienst tut.

Nach dem Wachwechsel 16 Uhr geht es zur Polarkreistaufe. Jeder darf in seiner Wunschkleidung erscheinen, muss einen Becher mit scharfer Sauce trinken und wird dann mit dem 8°C kaltem Seewasser getauft (baptised). Ich nutze die Gelegenheit gleich für eine kleine Dusche und bringe mein Shampoo mit, habe damit die Lacher auf meiner Seite.

Ein Minkwal taucht auf

Whale Watching

Die Nachtwache beginnt und endet im eiskalten Sturm. Das Vorschiff ist gesperrt. Der Ausguck wurde auf das Poopdeck zurückgezogen und auf zwei Wachen, je eine an jeder Seite, verstärkt. Eiswind und Hagel kühlen uns derart schnell aus, dass wir dazu übergehen, die Wachen schon nach 30 Minuten zu wechseln. Ansonsten versuchen wir uns unter Deck immer wieder aufzuwärmen.

Als ich mich gegen 08:30 Uhr im Waschraum fertig mache, sehe ich die Sonne durch das Bullauge scheinen. Nach einem schnellen Kaffee zieht es mich an Deck.

Die Sonne scheint, das Meer hat eine leichte Dünung und es sind die Untermarssegel gesetzt. An Heck versucht man gerade, die Vorobermarsrah (4 t) zu hieven. Ich packe mit an. Wir sehen später, dass extra der Kurs geändert wurde, noch einmal auf das weite Meer, damit wir einen letzten schönen Segeltag haben.

Irgendwann nehme ich auf dem Poopdeck hektisches Getümmel und „Wal" Rufe wahr. Ich wechsle das Objektiv und gehe zügig nach achtern. Ein Minkwal ist sehr dicht an Steuerbord vorbei geschwommen. Mir wird erklärt, dass die vielen Möwen hinten auf dem Wasser auf die Fischschwärme warten, die die Wale zunächst nach oben treiben, um sie dann zu fressen. Also schön in Richtung Möwen schauen! Der Tross an „Waljägern" bewegt sich einmal im Uhrzeigersinn rund um das Schiff, ohne dass der Wal auftaucht. Man sieht hin und wieder lediglich einen blaugrünen Fleck dicht unter der Oberfläche. Schließlich stehe ich an Backbord neben dem Steuerruder und bin unschlüssig ob ich noch warten soll, als auf einmal ein heller Fleck keine 30 m vom Schiff entfernt auftaucht. Draufhalten mit der Kamera und dann kommt der Minkwal tatsächlich an die Oberfläche! Auslöser betätigen. Heute wird ein guter Tag!

Während unserer Mittagswache soll das neu angeschlagene Großbramsegel gesetzt werden. Oskar nimmt Eivind und mich mit ins Rigg zum Lösen des Segels. Die letzte Gelegenheit für Aufnahmen von dort oben! Also fix den Sicherheitsgurt angelegt und den Fotoapparat gesichert und dann geht es auch schon hinauf. Herrlich, diese Aussicht! Viel zu schnell sind die Zeisinge gelöst und viel zu wenig Zeit bleibt, die schöne Aussicht zu genießen und tolle Fotos zu machen.

Nach der Wache hält der 2. Offizier und Sustainability Beauftragte Joachim Vædele einen Vortrag über Nachhaltigkeit und fordert jeden Einzelnen zum Umdenken und Handeln auf. Die Lehmkuhl hat z. B. die kalkulierte durchschnittliche Reisezeit zwischen ihren Etappenzielen so verändert, dass es mehr Möglichkeiten zum Segeln gibt und Treibstoff für Fahrt unter Maschine gespart wird. Es wird u.a. weniger Fleisch zu den Mahlzeiten gereicht.

Am Abend werden von Kapitän Marcus Seidl und Quartiermeisterin Anna die Diplome an die Trainees ausgegeben. Marcus zieht ein kurzes Resümee der Reise und überreicht dann jedem Mitsegler das doppelseitig bedruckte Diplom. Die Urkunde ist für die norwegischen Trainees wertvoll und dient häufig bei Bewerbungen als Nachweis für Teamfähigkeit. Auf der Rückseite befindet sich die Taufurkunde zum Überqueren des nördlichen Polarkreises. Anschließend wird noch ein Shanty gesungen mit Shantyman Kapitän Seidl. Die NorwegerInnen in unserer Wache haben selbst ein Shanty getextet und tragen diesen zur Melodie eines Norwegischen Volkslieds vor.

Danach ziehen sich alle zum Sachen packen zurück und ruhen sich aus.

Tag 10: Tromsø im Winterkleid

Ich habe mich freiwillig für zwei letzte Wachen gemeldet: 2 bis 3 Uhr Ruderwache und danach eine Stunde Ausguck.

Als wir an Deck kommen begrüßt uns eine drei Zentimeter starke Schneeschicht. Matrose Christian ist mit einem Schneeschieber auf dem Poopdeck unterwegs.

Kurs 150°, später dann 140° und letztendlich 130°. Es stürmt weiterhin gewaltig von Steuerbord. Zum Glück stehe ich mit dem Rücken zum Wind. Aber die Kälte kriecht immer mehr in meine Kleidung rein.

Nach der Steuerwache fotografiere ich das verschneite Heck und besuche Ingvild bei ihrer MOB Wache. Es folgt eine kleine Schneeballschlacht.

Zur Ausguck-Wache hat sich der Schneesturm verzogen und im grauen Morgenlicht sehen wir über das verschneite Vorschiff am Horizont die Berge unter den Wolken. Eine unheimlich ergreifende Stimmung. Es ist die Osternacht. Es hat sich wirklich gelohnt, nachts noch einmal aufzustehen.

Zum Ende der Wache sehen wir Steuerbord wieder eine dunkle Wolken-/ Sturmfront auf uns zurasen. In Minutenschnelle hat sie uns erreicht und hüllt das Schiff in Nebel und Schneetreiben.

Nur wenige Minuten später erreichen uns die dazu passenden Wellen und lassen das Schiff sehr stark rollen. Ich schliddere bei einer der Krängungen auf dem schneebedeckten Hauptdeck gegen das Schanzkleid und warte dort, bis das Schiff sich wiederaufgerichtet hat. Dann haste ich zur Mitte und halte mich dort fest und bewege mich immer nur dann fort, wenn das Schiff so ziemlich waagerecht ist.

Bei diesem heftigen Seegang ist Duschen unmöglich und so lege ich mich für die letzten 2,5 h bis zum Wecken in die Hängematte und döse tatsächlich wieder ein. Zwischendurch wache ich immer wieder frierend auf und ziehe schließlich den Schlafsack zu. Ich merke liegend kaum etwas vom Rollen des Schiffes, sehe jedoch, wie stark sich der Decksbalken, an dem die Matte befestigt ist, relativ zu der Hängematte bewegt. In einer festen Koje käme man mit den Schiffsbewegungen ins Rollen.

Nachteil der Hängematte: Füße und Arme werden so stark an einander bzw. gegen den Körper gedrückt, dass mir manchmal die Gelenke schmerzen. Auch werden die Knie stark gestreckt. Aber dagegen habe ich schon länger ein Beutel in die Hängematte gelegt, so dass die Beine immer etwas angewinkelt liegen können. (Anm.: Die Empfehlung, doch zwei 50 cm Buchenholzleisten mitzunehmen, welche am Ende eine runde Ausbuchtung haben und zwischen die beiden äußeren Seile der Hängematte gespannt werden, hatte unseren Autor leider nicht rechtzeitig erreicht!)

Am nächsten Morgen folgen nach dem Aufstehen Sachen packen und an Deck bringen sowie die Hängematte nach Anleitung säubern und verstauen. Das Anlegen verzögert sich von 10 auf 11:15 Uhr. Mein Abflug ist für 12:55 Uhr angesetzt. Recht sportlich schaffe ich dann noch die Passkontrolle sowie den Flughafentransfer per Taxi und erreiche schließlich meinen Flieger nach Oslo.

Tromsø im Winterkleid, es ist April

Ein aufregender Segeltörn ...

auf einem wunderschönen alten Segelschiff, der 1914 in Bremerhaven gebauten GROßHERZOG FRIEDRICH AUGUST, ist nun zu Ende. Wir hatten tolle Segelbedingungen: Wind und Wellen, aber auch Flaute und Sturm von vorn. Aufgrund des Start- und Zielhafens kamen 90% der Trainees aus Norwegen. Die Wachen boten viele Gelegenheiten zum persönlichen Austausch. Unter „4 Augen" mit meinen Gesprächspartnern fingen einige an, deutsch zu sprechen.

Das Schlafen in Hängematten in einem großen Bereich zusammen mit allen Trainees der Wache hat viel besser geklappt als erwartet. Wir haben uns so schneller kennengelernt. Auch das Wecken aller Personen einer Wache war dadurch einfach.

Im Vergleich zu meinen bisherigen Segeltörns (ausschließlich auf deutschen Traditionsseglern) waren viele Trainees weniger bestrebt, das seemännische Handwerk zu erlernen. Es gab kein Seemeilenbuch und niemanden schien es wichtig, für die erlernten Fähigkeiten am Ende einen Nachweis zu bekommen.

Going Aloft – Good bye STATSRAAD

Der Kontakt zur Stammcrew war im Wesentlichen auf die Wachen beschränkt. Es gab einmal täglich gemeinsame Shanties beim 16 Uhr Wachwechsel, jedoch essen Stammcrew und Trainees getrennt in unterschiedlichen Messen. Einen gemeinsamen geselligen Abend, wie ich ihn von meinen bisherigen Törns schätzen gelernt habe, gab es hier leider nicht.

In jedem Falle werde ich versuchen, wiederzukommen. Und vielleicht treffen wir uns dann dort.

Unter den Matten singt es sich auch gut!