Harald Focke • Ulf Kaack

Eye of the Wind

Einem Traum auf der Spur

Ich liebe die heftigen Bewegungen dieses Gebildes
aus Tuch und Stahl in den schweren Wassermassen,
die so massiv wie Hügel sind und so vergänglich wie ein Seufzer!
Das Schiff ist ein lebendes Wesen, das kämpft, sich hebt,
in der Bewegung innehält, bevor es sich hinabstürzt,
mit Schwung eintaucht, um alsbald triumphierend
wieder aufzutauchen, bereit für den nächsten Angriff.

Charmian London,
Ehefrau des amerikanischen Schriftstellers Jack London
20. Mai 1912 auf der Viermastbark DIRIGO in den Roaring Forties

Zu diesem Buch

Wer mit einem Traditionssegler fahren will, kann wie bei Luxusreisen zwischen ganz unterschiedlichen Schiffen wählen. Alte Seemannschaft und klassische Eleganz mit angemessenem Komfort zu verbinden, ist das Ziel auf der über 100 Jahre alten Brigg EYE OF THE WIND.

Das Kommando „All hands on deck!“ gilt an Bord nur bedingt. Wer hier eine Kabine bucht, kann zwar in fast allen Bereichen mit anpacken – er muss es aber nicht. Das Schiff soll für die Passagiere vor allem ein Ort der Erholung und des Genusses sein. Kapitän und Crew verstehen ihre Mitsegler als Gäste und behandeln sie auch so. An Bord sind von Beginn an alle per du – ein ungeschriebenes Gesetz. Unkompliziert und locker geht es zu, immer aber mit der notwendigen Verbindlichkeit und der Qualität der seemännischen Arbeit.

Die EYE OF THE WIND atmet Seefahrtsgeschichte – mit jeder Platte ihres stählernen Rumpfes, jedem Tampen, jedem Quadratmeter Segeltuch. In einem Schiffsleben, das seit mehr als einem Jahrhundert währt, hatte sie schon alle Weltmeere unter dem Kiel. Sie hat fast alle Längen- und Breitengrade passiert und schwere Stürme abgewettert. Vor allem aber hat sie den Niedergang der Frachtschifffahrt unter Segeln überlebt. Sie war lange Zeit ein Handelsschiff, zwischendurch ein Fischerboot und schließlich ein Wrack scheinbar ohne Perspektive. Später war sie Forschungsschiff, Filmstar in Hollywood, Weltenbummler und maritimer Botschafter des Commonwealth. Heute ist sie ein Traditionssegler der Premium-Klasse.

Von Beginn an waren wir von der eleganten Linienführung, der edlen Ausstattung und der ungewöhnlichen, überaus wechselvollen Geschichte der EYE OF THE WIND fasziniert, woraus schnell die Idee zu diesem Buch entstand. Auf mehreren Reisen haben wir das Schiff intensiv kennen gelernt. Wir haben mit der Besatzung gesprochen und den Alltag an Bord hautnah miterlebt. Und wir haben Passagiere befragt, um auch deren Eindrücke einzufangen. Nicht zuletzt haben wir das Schiff fotografiert und aus Tausenden von Bildern die schönsten ausgewählt. Kommen Sie mit uns an Bord auf eine nostalgische Reise und lassen Sie sich verzaubern von der einmaligen Atmosphäre der EYE OF THE WIND.

Harald Focke und Ulf Kaack,
Bassum, im März 2014

Inhalt

Zu diesem Buch 7
Willkommen an Bord! 9
Die schönsten Schoner kamen von der Weser 11
Mit Sextant und Satellit 21
Ein Lühring-Schoner soll es sein! 25
TITANIC, PANTHER und PASSAT 27
Auf Heringsfang vor Island 34
Mein Papa, der Kapitän 38
Wir bewunderten diesen stolzen Schoner 40
Segelsommer 1955 mit der MERRY 41
All hands on deck! 42
Das zweite Leben des Schiffes 50
Flaggschiff bei der Operation Drake 57
Kurs Horizont 64
Pönen, Takeln, Kleeden 66
Sicherheit hat Vorrang 69
Ein neuer Kurs liegt an 74
Gewitterfront im Anmarsch 90
Star in Hollywood 96
Die Küste am Horizont 102
In der Kombüse 105
Zwei vitale Schwestern 112
Unter Vollzeug um Kap Hoorn 114
Im Reich des Maschinisten 117
Hoch und trocken 122
Unter der karibischen Sonne 126
Hanse Sail und Hafenfeste 130
Klassisches Ambiente 133
„Sie ist meine Leidenschaft“ 136
Zahlen, Daten, Fakten 140
Nautisches Glossar 144
Schiffsgalerie 149
Philatelistengalerie 152
Danksagungen, Autoren, Impressum 154

Steuermann und Rudergänger sind während der Passage dicht umringt an ihrem Arbeitsplatz auf dem Achterschiff.

Kurs Horizont

Der Weg ist das Ziel

„Ich brauche einen Rudergänger“, ruft der Kapitän über das Deck den Passagieren zu. Gleich mehrere Mitsegler, die am Tag zuvor von einem „Steuerberater“ in die Kunst des Rudergehens eingeweiht worden waren, melden sich begeistert. Die Einweisung durch den Steuermann ist kurz und knapp: „Unser Tagesziel ist heute der kleine Hafen von Nysted, der Kurs 070 Grad liegt an. Schau noch eben auf die Seekarte, damit du einen Überblick hast.“ Vor allem drei Dinge sind für einen guten Rudergänger wichtig: Er muss das Steuerrad gefühlvoll handhaben, nur leicht korrigieren und immer den guten alten Magnetkompass sowie den Ruderlagenanzeiger im Blick haben, der ihm die Stellung des Ruderblattes im Wasser anzeigt. Den Kurs gibt der Kapitän vor, nun exakt 072 Grad.

Ganz schön ungewohnt, unter Segeln zu steuern. „Gestern unter Motor war es leichter“, staunt der Rudergänger. „Du musst vorausschauend steuern“, rät ihm der Nautiker an seiner Seite. „Siehst du auf dem Kompass, dass du langsam nach Steuerbord aus dem Kurs läufst, dann hältst du Backbord leicht dagegen. Aber wirklich nur leicht. Etwa eine Vierteldrehung reicht, meist sogar weniger. Das machst du nur solange,

Der Kompass auf dem Achterdeck wird auch heute noch benutzt.

bis der Kompass wieder nach Backbord läuft. Schau zwischendurch immer wieder auf den Ruderlagenanzeiger hinter dir. Ungefähr bei einem halben Grad vor deinem Steuerkurs – also jetzt bei 080,5 auf der Anzeige – legst du das Ruder in Nulllage. Dann hast du deine Richtung wieder."

Der „Neue" am Ruder lernt erstaunlich schnell. Ihn interessiert die Sache und er will sie gut machen. Steuermann und Kapitän sind mit ihm zufrieden. Sie blicken im Vorbeigehen auf den Kompass, greifen aber nicht ein. Müssen sie auch nicht. Der richtige Kurs liegt an, das Schiff läuft optimal mit über fünf Knoten. Auf dieser Reise ist die EYE OF THE WIND noch nie schneller gelaufen. Eine halbe Stunde bleibt er am Ruder, dann übernimmt der Bootsmann wieder. Noch lange ist er begeistert: „Das hat richtig Spaß gemacht. Für mich war es das bisher Schönste auf dieser Reise." Es ist nicht das letzte Mal für ihn, dass er auf diesem Törn ans Ruder darf.

Im Extremfall muss der Rudergänger das Rad exakt 22 Umdrehungen von einer Hartlage zur anderen drehen. Die stark indirekt übersetzte Ruderanlage auf der EYE OF THE WIND ist älter als das Schiff selbst. Bereits 1906 wurde sie gebaut, wie ein Messingschild beweist, fünf Jahre vor dem Rumpf. Entfernt man die obere Platte der Verkleidung aus Edelholz, ist der Blick auf ein wundervolles Stück historischer Mechanik aus massivem Stahl frei. Die Achse des Steuerrades bewegt ein 1,80 Meter langes Schneckengewinde, dessen Ende die Ruderbewegung um 90 Grad nach unten auf das Ruderblatt umsetzt.

Drehbewegungen am Ruder wirken sich mit deutlicher Verzögerung auf den Kurs aus. Am besten, man denkt immer eine halbe Minute voraus und reagiert schon mal, aber immer mit Gefühl. Das ist eine Gewohnheitssache, nach rund zehn Minuten hat man den Bogen raus. Was nicht heißt, dass es nicht doch ab und zu auch hätte besser laufen können ...

Die Rudergängerin hat den Kurs und den Horizont fest im Blick.

Das zweite Leben des Schiffes

Das Wrack in Schweden

Gewitterschauer aus Regen und Schnee prasselten ans Fenster eines tristen Hafenbüros im schwedischen Göteborg, als ein junger Engländer namens Anthony Timbs am Abend des 14. Februar 1973 seine Signatur auf ein Schriftstück setzte. Es sollte die folgenden 27 Jahre seines Lebens nachhaltig beeinflussen, denn es war der Vertrag über den Kauf eines alten, heruntergekommenen Schiffes.

„Nicht nur mein Leben hat diese Unterschrift verändert, auch das vieler Menschen rund um den Globus, die in den folgenden Jahren auf diesem Schiff zur See fuhren“, erinnert sich „Tiger“, wie er überall auf der Welt genannt wird, vier Jahrzehnte später. „Es ist schon bemerkenswert, wie dieses Gebilde aus Holz, Stahl und Segeltuch die Menschen zur Erfüllung ihrer kühnsten Träume führte. Wie es ihnen Abenteuer, Kameradschaft und Romantik zu Teil werden ließ, ihnen die Verlockungen des Meeres und exotischer Gestade nahebrachte. Lebenslange Freundschaften wurden an Bord geknüpft und übrigens auch diverse Ehen geschlossen.“

Ohne Ladung liegt die MERYY an der Pier.

MERRY hieß dieses Schiff. Unbeachtet lag es im Stauwasser eines Industriehafens südlich von Göteborg und rottete vor sich hin. Mit dem Schneidbrenner sollte es seinerzeit zu einem antriebslosen Lastkahn umgebaut werden. Das wäre wohl die letzte Station seines Lebens vor dem Abwracker gewesen, hätte es nicht 1971 der schwedische Seefahrthistoriker Walter Neilssen an seinem verborgenen Liegeplatz entdeckt. Tiger hatte ihn gebeten, nach einem historischen Schiffsrumpf Ausschau zu halten, der über die Substanz für eine Restaurierung und die Möglichkeit des Aufriggens zur Brigantine verfügte.

Gemeinsam mit seinem Weggefährten Ted Mitchener fuhr er mit der Fähre nach Göteborg. Was sie dort vorfanden, verschlug ihnen den Atem: „Das erste, was wir sahen, war ihr wundervoll geformtes Heck. Wie ein großer, grauer Wal lag sie dort im nebeligen Licht. Nur schemenhaft konnten wir ihre wunderbare Linienführung erkennen.“

Eine große Persenning war über das Achterschiff gespannt, um zu verhindern, dass Regenwasser durch die vom Feuer beschädigte Decksbeplankung ins Innere der MERRY gelangen konnte. Trotzdem stand der Dieselmotor in einer tiefen Wasserlache. Die beiden Männer verbrachten den Rest des Tages damit, die Brandschäden zu begutachten und den allgemeinen Zustand des Schiffes in allen Details zu untersuchen. Die Beschaffenheit der Rumpfbeplankung – das wichtigste Kriterium – erwies sich als hervorragend. Am Abend unterschrieb Tiger besagten Vertrag.

Der trostlose Anblick täuscht: Mit Hochdruck wird daran gearbeitet, das Schiff wieder zu einer strahlenden Schönheit zu machen.

Einem Traum auf der Spur

Was bewegt einen Mann dazu, ein altes, ausgebranntes Schiff zu kaufen? Tiger: „Bereits als Jugendlicher habe ich eine Leidenschaft für Großsegler entwickelt. In der ‚National Geographic' verschlang ich die Beiträge über eine Weltumsegelung von Irving Johnston an Bord seines Schoners YANKEE. Exakt das wollte ich auch! Großsegler waren damals bereits aus der Handelsschifffahrt verschwunden, die wenigen militärischen Schulschiffe blieben Zivilisten verschlossen. Durch eine Zeitungsanzeige wurde ich 1965 auf die NEW ENDEAVOUR aufmerksam. Ein Australier hatte den Dreimast-Toppsegelschoner in Dänemark gekauft und ich war als 23-Jähriger zunächst bei der Restaurierung in Ramsgate dabei. Nach der Fertigstellung sollte es für vier Monate nach Australien gehen."

Daraus wurden sieben Jahre, die den jungen Mann vor allem an die Küsten Australiens, in die Karibik und in den Südpazifik führten. An Bord entwickelte Tiger seinen Lebenstraum: Er wollte einen eigenen Großsegler besitzen und betreiben. Auf der NEW ENDEAVOUR scharte er eine kleine Gruppe Gleichgesinnter um sich. Lange Zeit suchten sie rund um den Globus nach einem geeigneten Schiff und fanden mit der MERRY schließlich die ideale Plattform für ihre Idee.

Zum Preis von Alteisen

Der Kaufpreis für die MERRY lag nur knapp über ihrem Schrottwert. Tiger und seine beiden Partner Lesley Reiter und Ted Mitchener zahlten die Summe aus ihrer privaten Schatulle. Dann begannen sie damit, die MERRY seefest zu machen. „Aus Kostengründen mussten die Arbeiten an dem Schiff in England vorgenommen werden“, erinnert sich Anthony Timbs. „Wir hatten kaum Geld in der Tasche und ernährten uns überwiegend von Reis und Kartoffeln mit Doseneintopf. Ab und zu kamen ‚Carepakete‘ aus unserer Heimat.“

Berge von Schrott und Baumaterial auf dem Anleger.

Ein finnischer Schweißer hatte die groben Brandschäden bald behoben. Im Juli 1973 brachen die Enthusiasten auf zur Überfahrt nach Grimsby an der englischen Ostküste. Pflastersteine dienten als Ballast, alles mutete sehr improvisiert an. Es dauerte nicht lange und der Dieselmotor quittierte auf hoher See seinen Dienst für immer. Wenig später brach auch die Bordelektrik zusammen. Schwer angeschlagen „humpelte“ die MERRY mit ihrer Crew ohne Lichterführung in die Mündung des Humber-Flusses. „Als wir in Grimsby festmachten, waren wir praktisch pleite und mussten uns einen Schlachtplan zurechtlegen“, blickt Tiger zurück. „Wir haben uns Jobs gesucht, um Geld für Material und zur Sicherung unseres Lebensunterhalts zu verdienen. Gar nicht so einfach, da damals die Arbeitslosigkeit in England sehr hoch war. Wir legten das Schiff auf und füllten erstmal die gemeinsame Kasse.“

Im April 1975 wurde beschlossen, die MERRY zur Brigantine aufzuriggen. Das Knowhow und die Motivation waren vorhanden, die Finanzen wie gewohnt knapp – aber jetzt konnte es losgehen auf der Iron Wharf in Faversham am Swale-Kanal.

Tiger schrieb an die Lühring-Werft und erbat die original Baupläne, die prompt nach England verschickt wurden. Schiffszimmermann Ted Mitchener reiste sogar selbst nach Hammelwarden an die Weser, um sich aus erster Hand über die alte FRIEDRICH zu informieren. Außerdem wurde bei Lühring ein neues Bauschild aus Bronze geordert, das achtern am Deckshaus angebracht wurde. Kurz vor der ersten Ausreise wurde die wertvolle, gegossene Metalltafel aus Deutschland geliefert.

Stürmischer Auftakt

Alles begann mit einer simplen Zeitungsanzeige: „Mitsegler gesucht, Brigantine, Restaurierung kurz vor dem Abschluss, bereit für die Reise nach Australien, Großbritannien auslaufend im September 1976.“ Ich war jung, abenteuerlustig und wollte unbedingt unter Segeln über den Atlantik. War dies der Schlüssel zu meinen Träumen?

Zum ersten Mal sah ich das Schiff an einem nebeligen und regnerischen Sonntag im Februar 1976. Ein trübes Szenario bot sich mir auf dem Gelände der Iron Wharf: Rostige, zur Hälfte vollgelaufene Lastkähne lagen im Schlamm des Faversham Creek, Berge von Müll und Dreck neben verlassenen Lagerhallen. Kein Leben rührte sich auf dem Kai. Und dann erblickte ich mein Traumschiff. Ein grauer, wenig einladender Koloss, auf den die Beschreibung „Restaurierung kurz vor Abschluss“ überhaupt nicht zuzutreffen schien.

Ich war einen weiten Weg gefahren und wollte darum nicht sofort umkehren. Also kletterte ich über diverse Abfallhaufen hinweg, balancierte über die schmale Planke an Deck und bahnte mir an weiteren Bergen aus Holz- und Metallschrott den Weg zum Deckshaus. Auf mein Klopfen hin wurde die Tür geöffnet und das Schiff war voller fröhlicher Menschen. Entspanntes Lachen brandete mir entgegen von Leuten, die sich wie ich einen großen Traum erfüllen wollten und dafür hart arbeiteten. So ließ ich mich inspirieren, krempelte die Ärmel hoch und wurde ein Teil von ihnen. Es folgten Monate schwerer Arbeit bis zum ersten Auslaufen. Das Wetter war nicht auf unserer Seite, so dass wir für eine Kanalpassage zunächst einige Tage geschützt im Hafen von Brixham lagen. Als der Sturm abgeflaut hatte, steuerten wir unseren Kurs Richtung Sonne, zunächst über Madeira und weiter zu den Kanaren sollte es gehen. Anschließend über den Atlantik und dann nach Barbados und zu den Westindischen Inseln.

Doch bereits in der Biskaya holte uns in den ersten Oktobertagen 1976 ein heftiger Sturm ein und stellte Schiff und Besatzung auf eine erste, sehr harte Bewährungsprobe. Viele an Bord waren seekrank und hatten schwer zu leiden. Gegenstände flogen durchs Schiff, so dass wir schnell merkten, wo wir zukünftig besser laschen mussten. Einiges ging zu Bruch, aber richtig große Schäden erlitten wir zum Glück nicht bei diesem Höllenritt. Zwölf Tage kämpfte sich die EYE OF THE WIND durch die tobende See, bevor sie in den Hafen von Funchal einlief. Entschädigt wurden wir auf dem zweiten Teil der Passage mit herrlichem Sonnenschein, blauem Wasser und einem stetig sanften Passatwind. Was für eine Premiere für Schiff und Crew!

John Baldwin, Voyage Crew 1976