



Mit der Sedov durch Nordsee, Skagerak und Kattegat

Premiere auf einem Rahsegler

Meine erste Erinnerung an einen Rahsegler verknüpfe ich mit der englischen Fernsehserie „Die Onedin-Linie“, die in den 70er Jahren bei uns ausgestrahlt wurde. Musikalisch sehnsuchtsvoll untermalt von einem Adagio aus dem Ballet „Spartakus“ von Aram Khachaturian gleitet im Vorspann die Statsraad Lehmkuhl kraftvoll unter vollen Segeln durch die See. Ein majestätischer Anblick, der bei jeder Folge Gänsehaut auslöst und die Leidenschaft für Seefahrt und große Segelschiffe weckt.

Jahrzehnte später rückt die Erfüllung eines lang gehegten Traums in greifbare Nähe: Ich heuere an als Trainee auf dem russischen Segelschulschiff „Sedov“, bereit, unter spartanischen Verhältnissen für eine Woche Windjammerromantik live zu erleben.



Prolog

Die Reise beginnt in Holland, wo am vorletzten Juni-Wochenende 2017 anlässlich des Segelevents „Sail Den Helder“ viele imposante Großsegler aus aller Welt versammelt sind. Doch die Sache hakt bereits, bevor es richtig losgeht. Die Sedov hat Anfang des Jahres den Besitzer gewechselt, war länger als geplant in Kaliningrad in der Werft und hat auf der Fahrt nach Den Helder mit ordentlich Gegenwind zu kämpfen. Da sie es nicht pünktlich zur Sail schaffen wird, bietet mir die Agentur Geuther, die die Reisen mit der Sedov vermittelt, eine Übernachtung auf der Kruzenshtern an. Kein Problem, denke ich, dann lerne ich gleich beide Schiffe kennen.

Im Zug nach Den Helder steigen auf den letzten Kilometern viele junge Leute mit orangefarbenen T-Shirts ein, offensichtlich Volunteers, die bei der Veranstaltung helfen. Um vom Bahnhof aus zum Hafen zu kommen,

brauche ich bloß hinterherzulaufen. Einen russisch aussehenden Matrosen frage ich dann nach dem Liegeplatz der Kruzenshtern. Er ist Kadett auf der Mir und begleitet mich in den Marinehafen, wo die beiden russischen Schiffe festgemacht haben. Mit neun jungen Frauen einer russischen Reisegruppe teile ich mir eine 10-Bett-Kabine. Bei den Mahlzeiten in der Offiziersmesse lerne ich drei weitere Sedov-Trainees kennen, die ebenfalls auf der Kruzenshtern Asyl bekommen haben. Nach einem spektakulären Feuerwerk am Abend und einer etwas unruhigen Nacht erfahren wir, dass die Sedov erst am Montag bei Texel vor Anker gehen wird.

So können wir vier Gestrandeten zwar die Auslaufparade der Schiffe am Sonntagnachmittag vom Deich aus beobachten, benötigen aber eine weitere Bleibe für die Nacht.

Im Internet verfolgen wir die Ankunft der Sedov und fragen uns, wann und wie es weitergehen wird. Am Montagmorgen hat das Schiff seine Ankerposition erreicht. Nach einer Stippvisite bei der Immigrationsbehörde bringt uns ein Tenderboot endlich zu der 96 Jahre alten 4-Mast-Bark, mit der wir durch Nordsee, Skagerak und Kattegat nach Kopenhagen segeln wollen. Bereits von weitem erblicken wir bei unserer Bootsfahrt das Ziel unserer Träume. Die Aufregung steigt, je näher wir kommen. Aus der Froschperspektive des eher kleinen Tenderboots wirkt sie riesig, und mit 117 Metern Länge und 60 Meter hohen Masten ist sie auch tatsächlich das größte traditionelle Segelschiff der Welt.



Per Strickleiter aufs Deck der Träume



Nur: Wie sollen wir an Bord kommen? Die Mannschaft der Sedov hat die Lotsenleiter, eine Strickleiter, vorbereitet. Klar, das schaffen wir, da hochzuklettern. Aber ein bisschen weich sind die Knie beim Anblick der schätzungsweise sechs Meter hohen Bordwand schon. Glücklicherweise ist die erste Hürde geschafft zu haben, werden wir von der PR-Offizierin begrüßt. Ehrfürchtig lasse ich den Blick umherschweifen und die ersten Eindrücke auf mich wirken: Das riesige Teakdeck, die in den Himmel ragende Takelage, die Brücke, die Ruderanlage, Kadetten in blauen Matrosenanzügen, die mit verschiedenen „Ship's Jobs“ beschäftigt sind. Dazu der Ausblick aufs Wasser und die Insel Texel, Sonne, blauer Himmel und kunstvoll gemalte Schäfchenwolken. Und das Gefühl, dass in diesem Moment ein Traum Wirklichkeit wird.

Ein paar Kadetten schnappen sich unser Gepäck und führen uns die steile Treppe hinunter ins Unterdeck, wo wir eine 6-er Kabine beziehen. Sie ist möbliert mit Stockbetten, Schränken, einem Tisch und einem Stuhl und – für ein Segelschiff – überraschend geräumig. Lediglich die Kopfhöhe der oberen Kojen lässt ein wenig zu wünschen übrig. Aber zu viert haben wir reichlich Platz. Dunkles Holz und rot-weiß gestreifte Bettwäsche verleihen dem Raum eine sympathische Atmosphäre.

Schon ist es Zeit für unsere erste Mahlzeit an Bord. Im Speiseraum der Kadetten werden wir zu unserem Platz geführt und erfahren, dass es um 15:30 Uhr für die erste Gruppe, zu der ab sofort auch wir gehören, einen Nachmittagssnack gibt. Auf dem Teller an unserem Platz liegen zwei Pellkartoffeln. Dazu gibt es in Scheiben geschnittenen Salzhering, Brot, Margarine und Tee – wahlweise mit Zucker und Zitrone. In der kommenden Woche gewöhne ich mich daran, dass Tee das einzige verfügbare Getränk ist. Pur schmeckt das Wasser aus dem Schiffstank nicht so lecker, Getränke in Flaschen oder gar Alkohol gibt es nicht. Tee ist einfach ein preiswertes und hygienisches – weil abgekochtes – Ge-

tränk, das keinen Verpackungsmüll verursacht. Als besonderes Schmankerl gibt es hin und wieder zu einer Mahlzeit einen ziemlich süßen Fruchtsaft aus dem Tetrapack. Und in dem für uns Trainees reservierten „Lenin-Raum“ kann man sich einen Kaffee brauen. Diesen Luxus gönne ich mir während der Reise zweimal, ansonsten komme ich gut mit der spartanischen Tee-Diät der Kadetten zurecht.

Bevor der Anker gelichtet wird und die Reise nach Dänemark endgültig beginnen kann, muss die Sedov noch Proviant aufnehmen. Die 170 Mann an Bord wollen natürlich ordentlich verpflegt werden. 13 Tonnen Lebensmittel werden erwartet. Als das Tenderboot gegen Abend die erste Ladung liefert, schauen alle skeptisch: Das kann ja wohl nicht alles sein. Palettenweise wird die Ware mit einem Hebekran an Bord gehievt. Die Kadetten bilden eine Kette, reichen Kiste für Kiste bis zum vorgesehenen Laderaum weiter. Dann fährt das Tenderboot wieder Richtung Den Helder. Am Abend und in der Nacht wiederholt sich die Prozedur noch 4-5 Mal, bis die Bestellung komplett abgearbeitet ist. Doch das bekommen wir größtenteils nicht mehr mit, weil wir bereits recht früh in unsere Kojen fallen und wie die Babys schlafen.



Dienstag, erster Tag auf See

Kurz vor dem Wecken um 7 Uhr wache ich auf und begeben mich neugierig an Deck. Endlich sind wir unterwegs. In der Ferne sieht man noch die Nordspitze von Texel. Bald ist kein Land mehr in Sicht und auch die Netzverbindung reißt ab. Für die nächsten drei Tage werden wir keinen Kontakt mehr zur Außenwelt haben.

Ich erfahre, dass das Schiff gegen 4 Uhr morgens den Anker gelichtet hat. Da die Kadetten bis spät in die Nacht mit dem Verstauen des Proviantes beschäftigt waren, sind sie heute weitgehend vom Dienst befreit und können sich erst mal ausschlafen.

Schnell stellen wir fest, dass der gesamte Tagesrhythmus an Bord klar geregelt ist. Stets pünktlich zur festgelegten Uhrzeit werden per Lautsprecherdurchsage die einzelnen Programmpunkte verkündet: 7 Uhr wecken, 7:10 Uhr Frühsport an Deck,



7:30 Uhr Frühstück, 8:00 Flaggenappell, 8:10 Uhr Frühstück der zweiten Gruppe, 8:30 Putzen, 9:30 Ship's Jobs und Unterricht für die Kadetten.

So geht der durchstrukturierte Tagesablauf der Kadetten weiter bis 23:00 Uhr. Dann heißt es „Lights out“. Als zahlende Mitreisende, Trainees genannt, können wir uns an dieses Programm halten, müssen es aber nicht. Lediglich die Mahlzeiten alle vier Stunden sind für uns verbindlich, wenn wir denn etwas essen wollen. Leider gibt es derzeit,



wohl bedingt durch den Wechsel des Eigners, keinen Trainee-Offizier, der uns zum Schiffsdienst einweisen kann. Da die Bootsmänner, die Chefs am Mast, nur Russisch sprechen, begnügen wir uns vorwiegend damit, die spannenden Vorgänge auf dem Schiff zu beobachten, statt selbst mitzuarbeiten. Die Kadetten sind als Team an ihrem Mast bestens eingespielt und die Manöver klappen buchstäblich wie am Schnürchen. Da hilft man am besten, indem man nicht im Weg steht.



Ruderwache und Ausguck



Wir freuen uns allerdings darauf, von 12 bis 16 Uhr gemeinsam mit den Kadetten als Ruderwache und Ausguck Dienst zu machen.

PR-Offizierin Marina hat uns vor gewarnt: Das ist harte Arbeit und man muss vorsichtig sein. Die zwei großen, schweren Steuerräder, die sich ungefähr mittschiffs vor der Kommandobrücke befinden, sind mit zwei ins Deck eingelassenen Stahlseilen verbunden. Diese führen zum Heck führen und bewegen dort das Ruderblatt - rein mechanisch. Auf das Ruder wirken enorme Kräfte, die von vier Mann gebändigt werden. Auf Kommando steuern die Rudergänger simultan „starbord“ (Steuerbord), „more starbord“, „stop“, „port“ (Backbord) usw. An allen vier Positionen ist höchste Konzentration gefordert.

Am Ruder wird nicht gesprochen, nur aufmerksam auf die Kommandos geachtet. Der Rudergänger links vorne hält permanent den Blick auf den Kompass gerichtet. Es erfordert einiges an Übung, bis man es beherrscht, die verzögerte Reaktion des Schiffs auf die Ruderbewegung einzukalkulieren und im richtigen Moment und im

richtigen Maß in die richtige Richtung zu steuern. Dabei darf man keineswegs „schlafen“, sonst bekommt man schon einmal das harte Holz des Steuerrads auf den Knochen zu spüren. Zusätzlich zu den vier Rudergängern gibt es einen erfahrenen Steuermann, der den Kadetten hilft, den richtigen Kurs zu halten. Vorgegeben wird der Kurs von den wachhabenden Offizieren auf der Brücke. Von Dienstag- bis Freitagmorgen fahren wir auf einem Kurs zwischen 10° und 25° durch die Nordsee in Richtung Norwegen.

Für eine knappe Stunde macht jeder von uns Trainees auch einmal gemeinsam mit einem Kadetten Ausguck vorn am Bug. Sichtet man voraus ein Hindernis, z.B. ein Schiff, wird dies per Glockenschlag kommuniziert: Steuerbord voraus: 1mal glasen, Backbord voraus: 2mal glasen, direkt voraus: 3mal. Einer der Steuerleute wiederholt die Schläge an der Ruderglocke.

Die vier spannenden, aber auch anstrengenden Stunden an Ruder und Ausguck vergehen schnell. Anschließend sind wir hungrig und müde. Schön, dass jetzt die Nachmittagsmahlzeit auf dem Programm steht. Bevor die

Lautsprecherdurchsage zum „Backen und Banken“ ruft, stellen sich einige hungrige Kadetten in Reih und Glied am Niedergang auf, um pünktlich in der Messe zu sein. An langen, im Boden verschraubten Tischen (genannt: Backen) und Bänken lassen sich die Studenten nieder und verputzen schweigend ihr Essen. „Mag ich nicht“, „schmeckt mir nicht“, gibt es nicht. Nach zehn Minuten sind Teller und Tassen leer und wieder weggeräumt. Wir Trainees sind nicht ganz so schnell, verlassen aber auch nach 20 Minuten die Messe. Denn schon bereitet die Backschaft den Raum für die zweite Gruppe vor.

Am Abend treffen wir uns mit zwei Offizieren im Lenin-Raum zur Sicherheitseinsweisung. Das Highlight ist die Anprobe des Überlebensanzugs. Im Seenotfall bietet dieser einen thermischen Schutz, der die Überlebensdauer im kalten Wasser um einige Stunden erhöht. Da das Anziehen gar nicht so einfach ist, helfen uns die Offiziere dabei. Nach circa drei Minuten sind wir endlich von Kopf bis Fuß in dickes Neopren gehüllt. Wir sehen aus wie die Teletubbies und halten den Moment fotografisch fest. Den Anzug und eine Rettungsweste nehmen wir mit in unsere Kabine - in der Hoffnung, dass der Ernstfall nie eintreten möge.



Die Entdeckung der Langsamkeit



Weil der Wind aus nordöstlicher Richtung weht, können bisher nur vier Stagesegel unsere Motorfahrt nach Norden unterstützen. Wir warten sehnsüchtig darauf, dass auch die Rahsegel gesetzt werden und sind gespannt, wann wir das erleben dürfen.

Am nächsten Tag frischt der Wind auf, doch leider weiterhin aus der falschen Richtung. Ich unterhalte mich mit

dem wachhabenden Offizier auf der Brücke und frage ihn nach der Windstärke. Prompt drückt er mir einen Windmesser in die Hand, den ich mit ausgestrecktem Arm in die Luft halten soll.

Auf einer Skala kann ich die Windgeschwindigkeit ablesen: Sie schwankt zwischen 13 und 17 Metern pro Sekunde. Auf der Tabelle im Steuerhaus stelle ich fest: Das entspricht Windstärke 7.

Bei dem permanent vorlichen Wind, der am Mittwoch und Donnerstag mit 7 bis 8 Beaufort bläst, kommen wir nur langsam voran. Die Logge zeigt 2 bis 3 Knoten, sprich Schrittgeschwindigkeit. Der Seegang wird am Donnerstag im Logbuch mit Stärke 5 eingetragen. Das bedeutet „grobe See“ mit einer Wellenhöhe von 3 bis 6 Metern.

Von der mit 18 Knoten angegebenen Höchstgeschwindigkeit der Sedov unter

Segeln sind wir weit entfernt. Würden wir jetzt unseren Kurs der Windrichtung anpassen, könnten wir die Vorzüge des großen Rahseglers bei Raumwindkurs ausspielen und wären ziemlich schnell in England.



Auf der Brücke



Der starke Wind und der Seegang haben auf uns „Landratten“ eine ermüdende Wirkung. Zwar liegt das Schiff mit leichter Krängung stabil im Wasser, doch die andauernde und ungewohnte Auf- und Ab-Bewegung muss ständig durch den Körper ausgeglichen werden. Da es draußen jetzt recht ungemütlich ist, ziehen wir uns gern schon mal die Kabine zurück. Doch immer wenn ich mich mit einem Buch in die Kojen lege, bin ich spätestens nach zwei Seiten eingeschlafen.

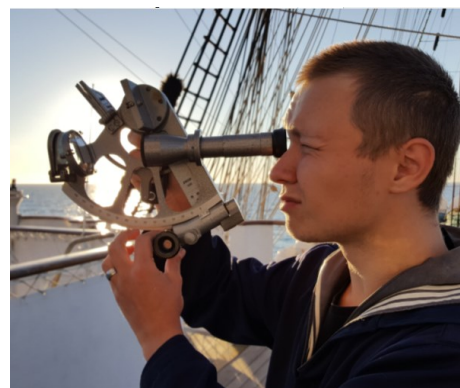
Viel Zeit verbringe ich auch auf der Brücke, wo ich interessante Gespräche mit den wachhabenden Offizieren führe. Der „Erste“ arbeitet zum ersten Mal auf einem Segelschiff und war zuvor viele Jahre auf Bohrschiffen im Indischen Ozean und bei Australien tätig. Der „Zweite“ fuhr früher auf

Fischereischiffen bei den Färöer Inseln, ein Job, der ihm und seiner Familie auf Dauer zu gefährlich war. Nun freut er sich darauf, dass sein Sohn bald als Kadett auf die Sedov kommen wird und er gemeinsam mit ihm zur See fahren kann.

Natürlich hat auch ein Traditionssegler heute alle modernen Instrumente an Bord, die zur optimalen Sicherheit beitragen. Auf dem Radar- und AIS-Bildschirm kann ich den Verkehr beobachten. Ein weiterer Bildschirm zeigt die Wetter- und Windvorhersagen an. Der zweite Offizier zeigt mir, wie man auf dem Radarbildschirm die Bewegung zweier Schiffe simulieren kann, um zu erkennen, ob Kollisionsgefahr besteht. Der Kurs zum nächsten Wegepunkt wird jedoch klassisch auf der Seekarte abgesteckt und eingezeichnet. Im Kar-

tenhaus unter der Brücke bearbeiten immer je zwei Kadetten Aufgaben zur terrestrischen Navigation, die sie anschließend mit der Brückenwache besprechen.

Ich gewinne den Eindruck, dass der nautische Führungsnachwuchs hier eine hervorragende und äußerst vielfältige Ausbildung erhält.



Das Dorf und die Stadt

Mit großem Interesse beobachte ich das soziale Leben auf der Sedov. Im Mittelschiff unterhalb des Brückenhauses liegen die Kabinen und Sozialräume der Offiziere, also der Akademiker. Diesen Bereich bezeichnet die Besatzung auch als „Stadt“. In Richtung Bug und etwas tiefer gelegen ist der Lebensbereich der Handwerker auf dem Schiff. Hier haben die Bootsmänner, Voll- und Leichtmatrosen sowie die Kadetten ihre Wohnräume.

Auf dem Schiff sind die verschiedensten Gewerke vertreten: Bäckerei, Wäscherei, Tischlerei, Metallbau und nicht zu vergessen die Werkstatt des Segelmachers ganz vorn und tief unten im Bug. Dieser statten wir am Mittwochnachmittag einen Besuch ab. Der Seegang und die etwas speziellen Gerüche der hier verwendeten Materialien machen uns ein wenig zu

schaffen. Doch wir treffen auf einen höchst interessanten Menschen, der seit 38 Jahren zur See fährt und sich wie kaum ein anderer mit Segeln sowie deren Reparatur auskennt. Auf dem Boden der Werkstatt ist ein großes Segel ausgebreitet, an dem wohl gerade gearbeitet wird.

Mithilfe einer leistungsstarken Nähmaschine, aber auch traditioneller Handwerkzeuge kann der Segelmacher jede erforderliche Reparatur ausführen. Eine Fingerkuppe hat er vor Jahren im Kampf mit der Nähmaschine eingebüßt.



Stauend folgen wir seinen Ausführungen und Erklärungen und sind tief beeindruckt von dieser außergewöhnlichen Persönlichkeit.



Charakterköpfe



Auf dem Schiff gibt es immer viel zu tun, denn das Seewasser setzt den Materialien zu. Bei den „Ship’s Jobs“ können sich die Kadetten daher in verschiedenen handwerklichen Fertigkeiten üben: Holzaufbauten müssen immer wieder Stück für Stück geschliffen und lackiert, die schmucken Messingteile auf Hochglanz poliert werden. Salzwasser lässt außerdem die Stahlkonstruktionen korrodieren, sodass der Kampf gegen den Rost die Besatzung permanent beschäftigt.

Auf dem Vordeck beobachte ich einen erfahrenen Matrosen, der einigen Kadetten die Herstellung eines Augspießes demonstriert. Mit seinem wettergegerbten Gesicht und silberglänzenden Gebiss ein wahrer Charakterkopf, der in jedem Piratenfilm eine perfekte Figur abgeben würde.

Auf dem Schiff gibt es tatsächlich eine ganze Reihe von Charakterköpfen, denen ein erlebnisreiches Leben ins Gesicht geschrieben ist. Hierzu gehö-



ren die Vollmatrosen, die seit 20 und mehr Jahren zur See fahren, der Segelmacher, einige Offiziere und auch der Kapitän. Einige erinnern uns an prominente Persönlichkeiten: Freddy Quinn, Klaus Maria Brandauer, Putin und Dschingis Khan. Erfreut bin ich immer wieder vom Umgangston der Stammbesatzung gegenüber den Kadetten:

Freundlich, zugewandt und geduldig – geradezu väterlich – geben die Seemänner ihr Wissen an den Nachwuchs weiter. Lediglich die Segelkommandos erfolgen per Flüstertüte und Lautsprecher im Kasernenhoftone. Doch klare Ansagen und entsprechende Antworten ist man ja auch sonst vom Segeln gewohnt.

Lohnende Verlängerung



berlich aufgeschossen und auf den Nägeln belegt werden. Die Schwerarbeit an den Segeln kann nur durch das perfekt choreografierte Zusammenspiel der Kadetten bewältigt werden. Ich staune, was Menschen mit verein-

ten Kräften und bloßen Händen schaffen können, wenn sie – buchstäblich – an einem Strang ziehen.

marshen. Mit vereinten Kräften wünschen die Kadetten die eine Tonne schwere Stahlstange auf die richtige Höhe. Anschließend klettern einige nach oben, um die Zeisinge zu lösen, mit denen die Segel auf die Rah gebunden sind. An Deck werden Geitau und Gordinge gelöst, die die Segel wie eine Raffgardine zusammenhalten. Ein majestätischer Moment, als sie sich entfalten und im Wind blähen. Ich bekomme eine Gänsehaut.

Bei traumhaftem Wetter und endlich achterlichem Wind segeln wir mit einer Geschwindigkeit von 7 Knoten durch Skagerak und Kattegat. Das heißt, wir segeln nicht ganz. Die Maschine läuft weiterhin mit. Aber vorn am Bug ist kein Motorgeräusch zu hören, nur das Rauschen des Windes in der Takelage. Hier verbringe ich an diesem wunderbaren Samstag viele Stunden und genieße den Anblick der Rahsegel, die Sonne und das Meer. Auch einige Kadetten haben es sich auf dem warmen Teakdeck am Bug gemütlich gemacht. Nur der Ausguck versieht diszipliniert und konzentriert seinen wichtigen Dienst.

Eigentlich sollten wir bereits am Freitagmorgen in Kopenhagen ankommen. Da wir erst später gestartet sind und den Wind so lange gegen uns hatten, geht unsere Fahrt in die Verlängerung. Und die Verlängerung entwickelt sich zum Höhepunkt unserer Seereise: Zum ersten Mal ertönt das lang erwartete Signal „Parusnij Avral“ (Segelalarm) sowie eine Lautsprecherdurchsage, dass sich die Männer am Mast zum Setzen der Rahsegel bereitmachen sollen.

Anschließend hat die Mannschaft an Deck alle Hände voll zu tun. Die Rahen müssen gebrasst, also optimal zur Windrichtung gedreht, die Leinen säu-

Zunächst müssen die Obermarsrahen (von unten gesehen die dritte Querstange) an Fock-, Groß- und Kreuzmast angehoben werden. Diese liegen in Ruheposition dicht über den Unter-



Weihrauch und Ikonen

Unter diesen perfekten Bedingungen kommen wir unserem Ziel, Kopenhagen, nun merklich näher. Um 18 Uhr beobachte ich, wie der russisch-orthodoxe Priester, gekleidet im schwarzen Messgewand, die Tür zur Bordkapelle aufschließt. Neugierig gehe ich hin. Er spricht mich an und lädt mich zur Feier einer kleinen An-



dacht ein. Die Einladung nehme ich gerne an, eine gute Gelegenheit, dem lieben Gott für dieses großartige Er-

lebnis zu danken. Zusammen mit einer Frau, die ich bisher noch nicht auf dem Schiff gesehen habe, nehme ich an der Zere-monie teil. Die Wände der kleinen Kapelle sind mit vielen Ikonen geschmückt.

In einer Ecke bereitet der Priester ein kleines Weihrauchfass vor und zündet zwei Kerzen an, die er uns in die Hand drückt. Mit dunkler Stimme und zu uns gekehrtem Rücken beginnt er eine russische Litanei zu singen, während er das Weihrauchfass schwenkt. So erlebe ich am letzten Tag unserer Reise einen sehr innigen und spirituellen Moment auf der Sedov, der noch lange nachwirkt.



Nach dem Abendessen begeben wir uns zum Heck, wo sich die Kadetten in ihrer Freizeit zum Rauchen, Reden oder Angeln treffen. Ich komme mit einem der jungen Männer ins Gespräch, der – im Gegensatz zu vielen seiner Kollegen – recht gut Englisch spricht. Er erzählt mir von seiner Motivation, als Offizier oder Kapitän zur See zu fahren, und gemeinsam philosophieren wir ein wenig. Ein wunderbarer Sonnenuntergang setzt diesem denkwürdigen Tag ein i-Tüpfelchen auf.



Auf Reede in Kopenhagen



Am Sonntagmorgen wache ich früh auf und bin schon um 6 Uhr auf Deck. Wir fahren gerade durch die enge Passage zwischen Helsingør in Dänemark und Helsingborg in Schweden, als uns das Kreuzfahrtschiff MSC Fantasia überholt. Die ersten Sonnenstrahlen brechen durch die Wolken.

Nun wird es nicht mehr lang dauern, bis wir Kopenhagen erreichen. Vor dem Frühstück holen die Kadetten die Segel ein. Hierfür müssen viele junge Leute rauf auf die Rahen. Die Turnübungen in 30 Metern Höhe lassen mir den Atem stocken. Die Füße auf die sogenannten Fußpferde gestemmt, liegen sie bäuchlings über den Rahen und rafften und binden die Segel fein säuberlich zusammen. Nach dieser harten Arbeit haben sich die Studenten das Frühstück mehr als verdient.

Später beobachte ich das Ankermanöver und genieße die letzten Stunden auf der Sedov.

Ich frage mich, was wohl unsere letzte Mahlzeit an Bord sein wird? Kriegen die Kadetten heute mal einen ordentlichen Sonntagsbraten? Nun ja, nach der obligatorischen Fleisch-Gemüse-Suppe gibt es als Hauptgericht Buchweizen mit Schweinefleisch. Neben Ketchup und Mayonnaise steht wie immer auch ein Glas mit leckerer, russischer Chili-Knoblauch-Soße auf dem Tisch. Um das Gericht ein wenig aufzupeppen, nehme ich einen Löffel dieser aromatischen Paste und lasse es mir schmecken.

Fazit: An das Essen auf der Sedov sollte man keine zu hohen Erwartungen knüpfen, doch die frisch gekochte, einfache russische Hausmannskost ist durchaus akzeptabel. Für Vegetarier oder allzu

verwöhnte Gaumen könnte es allerdings schwierig werden.

Während wir am Nachmittag auf das Tenderboot warten, das uns an Land bringen soll, nutzen wir zum Abschluss endlich die Gelegenheit, uns im Lenin-Raum den Fernsehfilm „Der Untergang der Pamir“ anzuschauen. Die Sedov diente im Sommer 2005 als Drehort für den Film. Wir erkennen nicht nur etliche Details unseres Schiffs wieder, sondern auch eine ganze Reihe deutscher Tatort-Kommissare in den Hauptrollen.

Ich hoffe sehr, dass der Sedov ein Schicksal wie der Pamir erspart bleibt und sie noch lange als Segelschulschiff durch die Weltmeere kreuzt. In vier Jahren feiert sie ihren hundertsten Geburtstag. Vielleicht kann ich ja mitfeiern – am liebsten wieder als Trainee.