

Kapitän auf einem Jugendschiff zu sein bedeutet nicht auf der Brücke stehen und Kommandos geben. Er ist zu einem Drittel Mechaniker, ein Drittel Pädagoge und der Rest ist dann Schiffsführer.

Ihr wisst ja, auf einem Schiff gibt es immer etwas zu reparieren. So unter dem Motto: kleines Schiff kleine Baustelle, grosses Schiff grosse Baustelle. So ist es auch auf der Salomon. Kaum habe ich heute Morgen das Schiff offiziell übernommen, bricht beim Stromgenerator die Kupplung. Zum Glück war Urs noch da und konnte helfen, denn es hätte mich ehrlich gesagt, vor einige Probleme gestellt. Also stiegen wir wieder in den Blaumann und tauchten in den 50° warmen Maschinenraum ab. Nach drei Stunden war das Ding eingebaut und der Generator lief wieder.

Ein so grosses Schiff ist eine sehr komplexe technische Sache. Dafür sind wir aber weitgehend unabhängig. Das heisst wir müssen eigentlich nur selten einen Hafen anlaufen. Stromproduktion 230 Volt, Seewasserentsalzungsanlage, d.h. wir müssen kein Trinkwasser bunkern, Abwasser-Aufbereitungsanlage, also auch keine Abwassertanks entleeren in den Häfen. Der Dieselvorrat von rund 6000 Lt. reicht normalerweise für etwa 2 Monate, und der Wind für den Antrieb ist ja umsonst.

Das bedeutet aber auch, dass Kapitän und Mechaniker alle Systeme kennen und verstehen müssen um Störungen zu beheben und die Wartungsarbeiten ausführen zu können. Da muss ich schon noch einiges lernen.

Da sind natürlich auch noch das Rigg und die Segel, die auch sehr viel Kenntnis und Aufwand erfordern. Das Handwerk der Crew, die Seemannschaft auf Traditionsschiffen, ist ganz anders als auf Yachten und Jollen. Die Seeleute, also unsere Jungs, müssen einiges lernen und können. Vom Moses bis zum Matrosen, je nach Funktion, müssen Arbeiten wie Knoten, Spleissen, Kleeden, Labsalben und Segelnähen ausgeführt werden können. Auch für diese Ausbildung sowie auch für die Ausbildung in Rudergehen, Ausguck, Navigation und Wachführung ist der Kapitän verantwortlich.

Die Aufgaben und der Ablauf der einzelnen Manöver werde ich später, wenn sie aktuell sind, beschreiben.

Wer schon einmal auf einem Traditionsschiff gefahren ist, der hat die Faszination und den Zauber gespürt, den sie auf den Menschen ausüben. Der riecht den Geruch von Teer und Tauwerk, und hört das Brummen im Rigg bei Wind. Da ist nicht nur Windjammer-Romantik, sondern auch harte Arbeit die Kondition erfordert und Schwielen an den Händen verursacht, denn alles wird mit Muskelkraft bewegt. Es gibt weder Winschen noch Hydraulik. Es braucht auch Mut und Überwindung bei Wind und Seegang ins Rigg aufzuentern und auf die Rahen auszuholen um die Segel loszubändseln, Festzumachen oder zu Packen.

Seid ich zum ersten Mal auf einem Traditionsschiff gefahren bin, hat mich die Faszination nicht mehr losgelassen.

Da sind auch die Unmengen von Leinen die da vom Rigg an Deck kommen. Wie Schoten, Hälse, Fallen, Topnanten, Brassen, Stretcher, Niederholer, Bullentallien, Geitaue und Gordinge, die sauber aufgeschossen nach einem klaren System an ihren Belegnägeln hängen. Jeder muss genau wissen, wo welche Leine belegt ist, auch im Dunkeln.

Das Segeln auf der Salomon ist für die Jungs Erlebnispädagogik. Hier müssen sie lernen sich etwas zuzutrauen, die Angst zu überwinden, Verantwortung zu übernehmen für sich und seine Kameraden. Sie lernen, dass sich jeder auf den anderen verlassen können muss. Auch das Leben auf engstem Raum, verlangt Einiges von ihnen ab. Viele die hierher kommen, sind zum ersten Mal auf einem Schiff, haben Angst und hassen es Anfangs abgrundtief. Für sie ist eine Therapie und kein Ferientörn, sind auch keine Segler wie wir.

Zu einem späteren Zeitpunkt werde ich näher auf Jugendschiffsarbeit eingehen.

Im Moment sind wir mit Maler- und Takelarbeiten beschäftigt. In ein paar Bildern habe ich versucht, die Stimmung etwas einzufangen.

Wir liegen immer noch im Hafen von Santa Cruz de La Palma. Das Wetter ist schwül und heiss.

Bis später

Andy Rutschmann

PS. Bitte entschuldigt meine Schreibfehler, ich bin eben kein Schriftsteller.