

Quelle: PASSAT Archiv Travemünde

Warum ist die Ausbildung auf Segelschiffen so wichtig!

Dieses Schreiben von Kapt. Helmut Grubbe war 1950 ein Aufruf an die Reeder und an die Politik sich dafür einzusetzen, dass die PAMIR und die PASSAT als Ausbildungsschiffe für die Deutsche Seefahrt wichtig sind.

Helmut Grubbe

Lübeck, Dezember 1950

Seit die Nachricht durch die Presse gegangen ist, dass die Absicht besteht, das uns verbliebene Schulschiff "Deutschland" wieder seinem eigentlichen Zweck als Ausbildungsschiff zuzuführen, ist auch in der Öffentlichkeit wieder die Diskussion über den Wert oder Unwert der Segelschiffsausbildung erwacht. Diese Diskussion wird in fast allen Schifffahrtsländern geführt, und selbst in England ist sie nicht beendet, wie das Rauschen in der Fachpresse und in allgemeinen Zeitungen bewies, als Erikson die Viermastbarken "Pamir" und "Passat" auf ihre letzten Reisen schickte. Die Engländer selbst sind durchaus nicht so begeistert von ihrem Ausbildungssystem, wie es immer wieder von den Verfechtern der Dampferausbildung dargestellt wird, abgesehen davon, dass sowieso ein großer Teil der jungen Leute eine Art von Grundausbildung, wie man es nennen kann, auf liegenden Hulks, ehemaligen Segelschiffen, wie "Convoy", "Worcester", "Arethusa" ex "Peking" oder auf der noch voll getakelten, mit Segeln versehenen "Qutty Sark" erhalten. Die liegenden Hulks haben kleine Beischiffe, wie ehemalige Logger, kleine Schoner oder größere, für diesen Zweck umgebaute Segelyachten, mit denen kurze Reisen gemacht werden. Für die Kanal-Lotsen des Trinity-House besteht heute noch die Vorschrift, mindestens ein Jahr auf Segelschiffen als 2.0 Offizier gefahren zu sein. Die Barkentine "Waterwich" war jahrelang nur mit Schiffsoffizieren besetzt, andere fuhren als überzählige Offiziere auf den Seglern Eriksons.

Als in den USA während des Krieges Seeleute gebraucht wurden, wurde alles herangezogen, was noch als Segelschiff anzusprechen war, und teilweise mit großen Kosten wieder aufgetakelt. Schiffe, wie die Viermastbark "Flying Cloud" ex "Hussar", die Vollschiffe "Tusitala", "Josef Conrad" (letzteres heute noch), dienten als Ausbildungsschiffe. Außerdem wurden das bei Ausbruch des Krieges in den Vereinigten Staaten liegende dänische Schulschiff "Danmark", sowie mehrere große Schoner als Ausbildungsschiffe verwandt. Auch heute noch sind die Bark "Nantucket" und die fünfmastige Barkentine "Marsala", sowie einige andere Segler als liegende Schulschiffe im Dienst. Im vorigen Jahr (1949) wurde der Schoner "Gracie S," als Schulschiff in Seattle in Dienst gestellt für Reisen zwischen der Westküste und Hawai. Die Coastgard übernahm die Bark "Horst Wessel", die unter dem Namen "Eagle" nach dem Kriege mehrere Reisen nach Europa machte. Das Schiff dient zusammen mit ehemaligen Neufundlandschonern der seemännischen Ausbildung.

Tatsächlich besteht nur in wenigen Ländern der Welt keine Pflicht der Segelschiffsausbildung für Schiffsoffiziere und Kapitäne. Selbst sechs der nordamerikanischen Staaten fordern noch Segelschiffahrtszeit. Aber unabhängig davon wird in allen Ländern die Segelschiffsausbildung höher gewertet als die Dampferfahrtszeit.

Auch in England, der größten Seefahrttreibenden Nation, erhält jeder Fahrensman eine Vergünstigung von 6 Monaten für die auf Segelschiffen abgeleistete Fahrtzeit. In Schweden, das nach dem Kriege von der Segelschiffsausbildung zurückgetreten ist, wird dennoch jede Segelschiffsfahrtzeit bis zu 9 Monaten doppelt angerechnet. Dasselbe ist in Norwegen der Fall.

In Dänemark wird jede Segelschiffszeit, die über die Pflichtzeit abgeleistet wird, auch mit besonderen Vergünstigungen für die Gesamtfahrtzeit gewertet. Es würde zu weit führen, alle Segelschulschiffe einzeln aufzuführen. Der Vollständigkeit halber aber soll noch ein Teil der Schiffe, die im aktiven Ausbildungsdienst sind, genannt werden:

Norwegen: Vollschiße "Sörlandet" und "Christian Radich".

Schweden: Raaschoner "Sunbeam"; Viermastschoner "Albatros", der während des Krieges gebaut wurde, sowie die kürzlich von Erikson gekaufte Viermastbark "Viking". Für die Schulschiffe "Af Chapmann!", "Najaden" und "Jaramas" sind nach dem Kriege zwei neue Segler aus Stahl erbaut worden, und zwar "Gladan" und "Fuglen".

– 2 –

Finnland: Vollschiß "Suomen Joutsen", sowie die Viermastbark "Pommern". Nach einer Meldung ist der Bau einer Viermastbark in der Art der ehemaligen "Herzogin Cäcilie" mit Hilfsmotor geplant.

Dänemark: Vollschiße "Danmark!" und "Georg Stage". In Dienst gestellt ist in diesem Jahr der Neubau "Lila Dan", ein Raaschoner, der in Verbindung mit den Dampfern der Reederei J.Lauritzen der Ausbildung ihres Personals dient.

Rußland: hat die Viermastbark "Padua!" und "Kommodore Johnsen" übernommen und sie zu Schulschiffen ausgebaut, d.h. das Zwischendeck ist mit Einrichtungen für Mannschaften versehen worden. Beide Schiffe sind nach verschiedenen Meldungen in Fahrt, davon die "Padua!" ohne Hilfsmotor. Ferner wurden übernommen: von Italien das 1930 erbaute Voellschiß "Christoforo Columbo" und von Deutschland die Bark "Gorch Fock", die unter dem Namen "Tovarish" fährt. Außerdem sind nach dem Kriege in Finnland für russische Rechnung etwa 30 neue Segler, Barkentinen, Raaschoner und Schoner erbaut worden, die je 20 bis 60 Mann zur Ausbildung an Bord nehmen. Weitere Schiffe sollen sich noch im Bau befinden.

Polen: Vollschiß "Dar Pomorza" ex "Prinzeß Eitel Friedrich". 3 Jahre Segelschifffahrtszeit mit Schulunterbrechungen an Land.

Rumänien: besitzt die kurz vor dem Kriege von Blohm & Voß erbaute Bark "Mircea".

Jugoslawien: fährt die in Deutschland für den jugoslawischen Staat erbaute Schonerbark "Jadran".

Italien: Vollschiß "Amerigo Vespucci". Außerdem ist von einer italienischen Gesellschaft vor kurzem die englische Bark "Fantome", ein Schiff von etwa 600 BRT als Schulschiß angekauft worden, die von Venedig aus als Schulschiß bereedert wird.

Belgien: hat in diesem Jahr die Barkentine "Mercator", ein kurz vor dem Kriege in England erbautes Schulschiß, wieder in Fahrt gesetzt. Sie ist kürzlich (1950) von einer Mittelmeer-Reise und Reisen in den Atlantik zurückgekehrt.

Holland: besitzt den Schoner "Albatros", sowie einen Raaschoner, die nach dem Kriege als Schulschiffe in Dienst gestellt wurden. Beide werden vom Rotterdam'schen Lloyd bereedert. Außerdem befindet sich in Amsterdam die Bark "Pollux" als Schiffsjungenschule.

Frankreich: übernahm von Deutschland die "Großherzogin Elisabeth", besitzt außerdem das in den dreißiger Jahren erbaute Schulschiff "La belle Poule", sowie zwei Dreimastschoner, von denen einer auch erst kurz vor dem Kriege erbaut worden ist.

Spanien: erbaute vor dem Kriege den Viermast-Raaschoner "Juan Sebastian de Elcano" und hat eine festliegende Bark. Außerdem sind im vorigen Jahr (1949) zwei fahrende Dreimast-Raaschoner für die Schulschiffsausbildung neu in Dienst gestellt, fahren zwischen Spanien und Kapverdischen Inseln.

Portugal: fährt die Bark "Sagres" seit mehr als 20 Jahren als Schulschiff. |

Brasilien: besitzt den Viermast-Raaschoner "Almirante Saldanha" und kaufte das ehemalige Schulschiff der deutschen Marine "Albert Leo Schlageter".

Chile u. Peru: besitzen mehrere Segelschulschiffe.

– 3 –

Argentinien: hat nach dem Kriege mit großen Kosten das Vollschiiff "Presidente Sarmiento", das bereits 1890 erbaut worden ist, überholt und in Fahrt gesetzt.

Japan: besaß vor dem Kriege 3 Viermastbarken, sowie 1 Viermastbarkentine für die Handelsmarine und kleine Brigantinen für reine Schiffsjunigenausbildung für die Kriegsmarine. Welche dieser Schiffe heute noch im Dienst sind, (1950) ist unbekannt.

Selbst die Ostzone (DDR) stellt nach neueren Meldungen einen Segler in Dienst, der in diesen Tagen vom Stapel laufen soll und den Namen "Schiff der Jugend Wilhelm Pieck" erhalten soll. Gewiss, es ist nur ein Teil dieser Schiffe für die Handelsmarine tätig und teilweise für Handels- und Kriegsmarine zusammen. Viele dieser Schiffe machten in den Jahren nach dem Kriege schon wieder große Überseereisen, wie, außer der vorstehend angeführten "Bagle", die Schulschiffe "Christian Radich", "Sörlandet", "Danmark", "Sunbeam", "Mercator" usw. Es muss doch etwas mehr in der Segelschiffsausbildung liegen als nur die Erhaltung der "Romantik", wenn so viele Länder die gewiss beträchtlichen Kosten für diese Ausbildung ihrer Seeleute aufbringen. Die Erfahrungen mit der Dampferausbildung haben gezeigt, dass nicht alles so ist, wie man es gern haben möchte. Jedenfalls haben die Klagen seitens der Schiffsführung, dass keine Zeit und kein Personal für die Ausbildung vorhanden ist, seitens der Eltern, dass die Jungen sich mehr oder weniger selbst überlassen bleiben und nichts lernen, außer der Handhabung von Lukendeckeln und Farbe waschen, und seitens der Reedereien, dass die Jungen die Lust verlieren und in England z.T. nur zur See gehen, um der Wehrpflicht zu entgehen, nicht aufgehört. Große Reedereien in England und auch in Dänemark haben nach dem Kriege deshalb mit großen Kosten einzelne Schiffe umgebaut, um Kammern und Schulraum für eine größere Zahl von Jungen zu bekommen, und einen Offizier mit pädagogischer Befähigung abgestellt, der die Ausbildung dieser Jungen durchführt. Dazu kommt, dass der wirklich aktive Junge, der zur See will, selbst im Zeitalter der Technik vom Segelschiff mehr angesprochen wird als vom Dampfer. Es entspricht mehr seinen Vorstellungen des Seemannslebens als das Leben auf einem Dampfer, so dass für die Segelschiffahrt noch nirgends ein Mangel an willigen Jungen gewesen ist.

Die Eltern selbst geben natürlich den Jungen lieber in eine Schule, die zwar hart ist, von der aber selbstverständlich erwartet wird, dass der Junge dort etwas lernt, und wo sie die Gewissheit haben, dass er sich unter berufener Aufsicht befindet. Wie stellt man sich nun in der Praxis bei uns die Dampferausbildung vor? Große Reedereien und Schiffe haben wir nicht mehr. 90% unserer Schiffe werden wahrscheinlich noch für eine lange Reihe von Jahren mit 2 bzw. 3 Offizieren besetzt werden. Diese Offiziere haben außer ihrer Wache noch eine Unmenge von Nebenarbeiten zu verrichten, wie jeder an Bord weiß, ganz abgesehen von gewissen erzieherischen und pädagogischen Fähigkeiten, die für eine gute Ausbildung erforderlich sind. Letzten Endes werden also die Jungen zwangsweise mehr oder weniger sich selbst überlassen bleiben. Gewiss, auch auf den normalen Segelschiffen waren diese Bedingungen nicht immer erfüllt, aber es war doch fast immer jemand an Bord, der sich um die Jungen kümmerte und sie zu allen möglichen seemännischen Arbeiten anhielt, weil auf den langen Reisen mehr Zeit für solche Dinge war. Da es solche Schiffe heute leider nicht mehr gibt, ist die Zusammenfassung der Jungen auf einem Schiff das Beste, und hier dürfte auf Grund der Erfahrungen anderer Länder und unserer eigenen Erfahrungen auf jeden Fall dem Segelschiff der Vorzug zu geben sein. Sind wir doch auch stets gut dabei gefahren, wie das Ansehen des deutschen Nautikers im Ausland beweist. Die Grundlage jeder guten Leistung eines Schiffes bleibt die Seemannschaft. Sie ist sozusagen das Handwerk des Seemannes im allgemeinen und des Nautikers im besonderen. Jeder Handwerker muss in einem von seiner Handwerkskammer zugelassenen Betriebe lernen und erhält darüber hinaus durch Gewerbeschulen die erforderlichen theoretischen Kenntnisse. Jeder Ingenieur hat diese Ausbildung 2 bzw. 3 Jahre gemacht; es ist nicht bekannt, dass diese praktische Ausbildung im Zuge der technischen Weiterentwicklung der Maschinen, die

– 4 –

bestimmt der auf der Brücke standhält, überflüssig geworden ist. Auch vom leitenden Ing. verlangt man an Bord nicht, dass er einen "geraden Strich feilt", aber können muss er es.

Das Erste, was der angehende Nautiker lernen muss, ist doch wohl, ein bestimmtes Verhältnis zum Schiff zu bekommen, seinem Handwerkszeug. Radar und alle anderen technischen Hilfsmittel sind letzten Endes doch nur dazu da, dieses Handwerkszeug mit noch besserem Erfolg zu führen. Gerade dieses Verhältnis zum Schiff bekommt man nirgends so gut wie auf einem Segelschiff. Dafür gibt es wohl kein besseres Beispiel als die Neigung der Segelschiffsleute, ihr Schiff im Modell nachzubauen, das doch, nüchtern gesehen, nur ihr Arbeitsplatz ist oder war. Gibt es einen anderen Beruf, in dem das der Fall ist. Tut das der Dampferseemann? Man kann dieses Verhalten wohl kaum mit Romantik abtun; denn wer auf Segelschiffen gefahren hat, ist bestimmt nicht romantisch veranlagt und wird es weniger, je länger er an Bord war. Und dieses Verhältnis zum Schiff scheint mir für den Nautiker sehr wichtig, wenn er sich auf die Dauer an Bord und in seinem Beruf wohlfühlen soll. Abgesehen von den rein charakterlichen, erzieherischen Momenten, – die ich hier nicht begründen will, sie sind oft dargelegt, aber nie widerlegt worden --, müssen diese Faktoren doch gewichtige Gründe sein, wenn so viele Länder trotz der technischen Entwicklung der Segelschiffsausbildung den Vorzug geben und, wie bereits gesagt, erhält in fast

jedem Land der Segelschiffsmann für diese Fahrzeit eine höhere Bewertung, was wohl der anschaulichste Beweis für den Wert der Segelschiffsausbildung ist. Was der Seemann auf jeden Fall auf dem Segelschiff lernt, ist sein Handwerk, der Umgang mit Booten, Tauwerk, Draht usw., sozusagen einen "geraden Strich feilen", selbst wenn er es später nur im Notfall braucht. Nach den Klagen der Schiffsführer scheint dieser Notfall aber heute eine laufende Erscheinung zu sein. Die Reedereien sind verständlicherweise nicht geneigt, die Reparaturen ihrer Bootsbezüge oder das Spleißen eines Windenrenners an Land vornehmen zu lassen.

Und etwas anderes, sehr Wesentliches lernt man beinahe unbewusst auf dem Segler: Die Beobachtung von Wetter, See usw. Die erste Frage nach dem Wecken war doch immer: "Was liegt an?", "was macht das Wetter?!", und wenn auch nur aus der Befürchtung heraus, "müssen Manöver gemacht werden, Segel fest und dergleichen." Das erzog unbewusst zur ständigen Beobachtung der weiteren Umgebung und damit zur Wachsamkeit vor unverhofften Überraschungen.. Ein anderes Moment, das nicht unberücksichtigt bleiben soll, worüber aber schon viel gesprochen worden ist, ist die Erziehung zur Kameradschaft. Jeder weiß, wie wichtig sie ist, um sich an Bord, auf engem Raum, wohlfühlen. Wo haben wir sie besser kennengelernt als auf dem "Windjammer", wenn auch unbewusst; denn gesprochen wurde darüber nie. Auch dort gab es Reibereien, aber in der Regel gehörte die Besatzung im allgemeinen und die Wache im besonderen wie ein Mann zusammen. Und ist es im weiteren Sinne nicht auch so, dass die Segelschiffahrt auch heute noch die einzige Bindung der Nautiker unter sich ist, ganz gleich, welcher Nation Sie angehören? Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Faktor war, geboren aus der allgemeinen Notlage der Segelschiffe heraus, zweifellos die Erziehung zur Sparsamkeit, mit den einfachsten Mitteln durch Kopf und Hand den größten Erfolg zu erzielen.

Sicher ist wohl, dass auf Seglern eine Menge Arbeiten vorkommen, die für den Dampfer unwichtig sind, aber zweifellos sehr viel mehr, die auch auf Dampfern gebraucht werden, und zwar besonders in Notständen. Leider haben wir ja nun, außer dem Schulschiff "Deutschland!", keine Segelschiffe mehr, und gegen die Schulschiffausbildung wird immer der Vorwurf erhoben, die große Zahl der Jungen verleite zu Drückebergereien, oder der äußere Betrieb erscheine zu militärisch. Dazu ist zu sagen: Wer den ehrlichen Willen hat zu lernen, lernt auf einem Schulschiff mehr als auf jedem anderen Segler, gar nicht zu vergleichen mit einem Dampfer; denn nirgends sind ihm so viele Möglichkeiten gegeben wie hier. Es ist ja gerade der Zweck des Schiffes, und dementsprechend ist es versehen mit Personal und Material. Und wer sich drücken will, tut es auch auf anderen Schiffen.

– 5 –

Zu dem "militärischen" Vorwurf muss erwidert werden, dass auf einem Schiff mit 100 Jungen eine andere Ordnung herrschen muss als bei 2 oder 3. Wer Gelegenheit hat, den Betrieb auf skandinavischen oder auf Schulschiffen anderer Länder zu beobachten, wird keinen Unterschied gegenüber dem deutschen Betrieb feststellen, und diese Länder stehen gewiss nicht in dem Ruf, militärisch verseucht zu sein. Selbst das Ausland hat uns, soweit es die Schulschiffe betraf, diesen Vorwurf erspart, im Gegenteil immer wieder den Betrieb und die Tüchtigkeit der Jungen gelobt. Jeder Beruf verlangt, heute mehr denn je, gediegene Kenntnisse. Selbst der Künstler gebraucht gewisse handwerkliche Fähigkeiten.

Nur beim Seemann glauben manche, darauf verzichten zu können, obwohl das ihm anvertraute Material immer wertvoller wird.: Oder soll er wegen Radar und Selbststeuer Hochfrequenztechnik studieren oder eine Feinmechanikerlehrzeit durchmachen? Dann wäre es auch erforderlich, dass er wegen des Papierwulstes an Bord mit Ladungs-, Versicherungs- und sonstigen Papieren Jura studiert. Der Neigung einzelner Reeder, auf die Segelschiffsausbildung zu verzichten, liegt oft die Befürchtung zugrunde, dass die Kosten auf dem Reeder hängen bleiben. Es ist klar, dass in der heutigen Zeit der deutsche Reeder dazu nicht in der Lage ist; er fängt ja selbst von vorn an und muss erstmals eine Flotte aufbauen, aber schließlich ist die Schifffahrt eine Sache, die alle ohne Ausnahme angeht. Jeder lebt von Dingen, die durch eigene Schifffahrt ermöglicht werden. Große Summen werden von Ländern, Städten und Gemeinden aufgebracht für Berufsschulen usw., abgesehen von den Mitteln für Theater, deren Besucher nur ein kleiner Teil des Volkes sind.. Ein ganz geringer Teil von diesen Mitteln würde genügen, einige Segelschiffe in Betrieb zu halten.

Es wäre zu erwägen, ob man nicht die "Pamir" und "Passat!" ankauft, um nach der Schulschiffszeit noch 1 oder 2 Reisen auf diesen Schiffen zu fordern. Gewiss, die Schiffe sind nicht mehr jung, aber sie sollen in gutem Zustand sein. Durch das Fahren von Ladung könnte ein Teil der Kosten eingebracht werden. Öl und Kohle sind teurer geworden, doch der Wind ist unverändert geblieben! Ladungen wären auch zu bekommen, denen es nichts schadet, wenn sie mit 6 bis 8 Knoten über See transportiert werden statt mit 15 Knoten, um dann letzten Endes doch im Speicher zu liegen. Der finnische Reeder Erikson hat seine Segler nicht wegen Mangel an Ladung stillgelegt, sondern aus Mangel an geschulten Seeleuten, da die Leute es vorzogen, auf skandinavische oder amerikanische Schiffe zu gehen, wo sie das Dreifache verdienen. Noch könnten wir diese Schiffe besetzen und würden in Verbindung mit dem Schulschiff "Deutschland" die besten

Ausbildungsmöglichkeiten erhalten, die nur möglich sind. Diese Kombination von Schulschiff und Frachtschulschiff, aufgebaut auf die langjährigen Erfahrungen des Schulschiffsvereins und des Norddeutschen Lloyd, mit Lehrern an Bord, die die Schulkenntnisse wachhalten, darüber hinaus Sprachunterricht geben und überleiten in die Grundbegriffe der Navigation, würde die Navigationsschulen entlasten, Zeit für den Unterricht technischer Neuerungen geben und ein Optimum an Leistung ergeben, in dem kein Zweig des vielfältigen Berufs des Schiffsoffiziers zu kurz käme.

Kommen die jungen Seeleute dann auf Dampfer, so könnten sie auf der Brücke und an Deck Arbeiten übernehmen, die der Assistent dem Ingenieur in der Maschine abnimmt, und sich darüber hinaus auf den jeweiligen Arbeitsgebieten ihres Schiffes oder ihrer Reederei einarbeiten.

In England sind ähnliche Pläne oft erörtert worden, aber letzten Endes gescheitert, weil bei der Größe der Flotte der Start zu schwierig war. Wir fangen von unten wieder an, haben noch einen Stamm, der eine solche Ausbildungszeit übernehmen könnte, und wir könnten mit verhältnismäßig geringen Mitteln große Leistungen erzielen. Wenn die Kosten auf Länder, Städte und Gemeinden verteilt würden, sind sie für die einzelnen Stellen sehr gering, und die Schifffahrt würde dadurch wirklich eine Sache des ganzen deutschen Volkes werden.

Um den modernen technischen Forderungen gerecht zu werden, sollte man die Anforderung an die Schulbildung der Jungen erhöhen, da in der Zeit der Schulgeldfreiheit ja jeder die Chance hat, eine gute Schule zu besuchen und dies nicht mehr abhängig ist vom Geldbeutel des Vaters. So sozial der frühere Zustand in dieser Beziehung war, so ist er doch heute überholt. Sicher bedarf es hier einer gewissen Übergangszeit, um Härten zu vermeiden. Von den Gegnern der Segelschiffsausbildung wird immer das "Bonmot" von der Postkutschenlehrzeit für den Krafftfahrer hervorgehoben, das durch einen amerikanischen Admiral vor einigen Jahren geprägt wurde. Der Vergleich hinkt; denn wenn ich die Wahl habe zwischen einem Mann, der sein Handwerk von der Pieke auf gelernt hat, und einem perfekten Lukenabdecker und Tellerabwäscher, dann dürfte die Wahl nicht schwer fallen.

Nachtrag:

Norwegen: Schulschiff "Staatsrad Lehmkuhl" wird auch wieder in Fahrt gesetzt, nachdem es 2 Jahre aufgelegt war.

England: Die größte englische Privatreederei (Blue Funnel) (Lamport & Holt) plant den Neubau (1950) einer Viermastbark als Ausbildungsschiff.