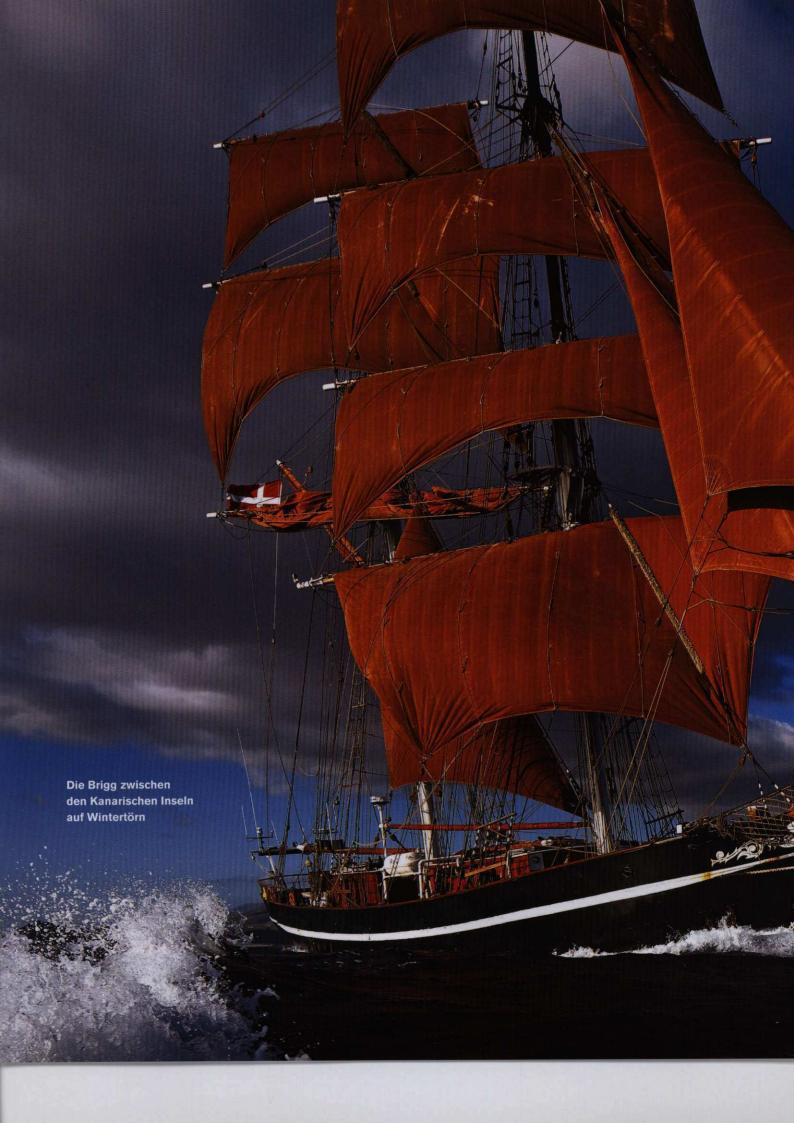


GEBRAUCHTBOOT Maxi 84: Sicher, robust und günstig
TEST Welche Knoten das Tauwerk am wenigsten schwächen
JUBILÄUM 100 Jahre Kreuzer-Abteilung des DSV

PERSENNINGE Richtig reinigen, optimal pflegen



Eine Diva für die Traumfabrik

Sie hat Stürmen getrotzt, ist gestrandet, ausgebrannt, gesunken.

Mehrfach – im wahren Leben wie auch auf der Kinoleinwand.

Die "Eye of the Wind" hat vor allem in zahlreichen Hollywood-Produktionen von sich reden gemacht. In diesem Jahr wird der einst an der Weser gebaute Windjammer 100 Jahre alt



ran Canaria, wenige Meilen vor der Nordostspitze. An Backbord wirft die Brandung weiße Gischt über die vorgelagerten Klippen. Kurs West liegt an, der Wind fällt achterlich ins Rigg der "Eye of the Wind". Kapitän Cornel Greth versammelt die Mannschaft auf dem Achterdeck: "Zeit zum Segelsetzen!" Simone und Jonas, die beiden Deckshands, klettern auf den Klüverbaum und lösen die Zeisinge der Vorsegel. An Deck hat First Mate Britta Altenhoff einige Chartergäste postiert, die zum ersten Mal auf den Planken eines Rahseglers stehen. Sie sind sichtlich beeindruckt, verwirrend viele Taue laufen vom Rigg zum Deck hinab. Allein die Nagelbänke zum Belegen des laufenden Guts sind mit mehr als 120 Positionen bestückt.

Die Gäste werfen auf Brittas Kommando den Niederholer los und holen das Fall durch. Vor dem Bug fliegt der Außenklüver an seinen Stagreitern nach oben. Die ersten Meter sind leicht, aber bald steigt der Puls, die Hände fassen immer langsamer nach dem rauen Tauwerk. Für die letzten Meter ist das ganze Körpergewicht nötig. Zum Schluss noch drei Schläge um den Belegnagel, die Schot dichtgeholt, und das Segel steht. Der Atem geht stoßweise, doch beim Blick in das prächtige braune Tuch wandern die Mundwinkel nach oben.

Kurze Pausen zwischen den Manövern nutzt Britta Altenhoff für Erklärungen. Dass die Niederholer nötig sind, um die brettharten Stagsegel zu bergen, dass beim Belegen der Leinen aus Sicherheitsgründen kein Kopfschlag gemacht wird. Nach den Vorsegeln geht zwischen Vor- und Großmast das Nockstengestagsegel hoch, dann folgen sechs Rahsegel. Mit jedem gesetzten Quadratmeter gewinnen die Neulinge an Routine - und verlieren an Kraft. Die Pausen werden länger.

Als alle Rahen gebrasst und die Schoten eingestellt sind, stoppt der Kapitän die Maschine. Mit 7 Knoten schiebt sich der schwarze Rumpf durch die See. Vor-

aus schält sich Spaniens höchster Berg, der Pico del Teide, aus den Wolken.

Im Winter ist die "Eve of the Wind" zwischen den Kanaren unterwegs, als Charter-

schiff. Der heute als Brigg getakelte Windjammer hat seit seinem Stapellauf viele Rollen übernommen. Nach seiner Zeit als Frachtsegler war er mal Fortbildungsstätte, mal Urlaubsdomizil. Und mindestens so oft wie seine Rollen wechselte er Eigner und Namen.

Ihre Bekanntheit hat die "Eye" Hollywood zu verdanken. Eine Zeitlang war sie eine gefragte Filmdarstellerin zur See. Eine Diva, perfekt als authentische Besetzung für stürmische Inszenierungen. Vier Kinofilmen verlieh sie maritimes Flair. Sie segelte, sie explodierte, und sie versank in den Fluten. Aber sie schaffte immer ein Comeback.

In diesem Sommer wird das Schiff in Deutschland seinen 100. Geburtstag feiern.

Gebaut wurde es auf der Werft C. Lühring in Hammelwarden an der Weser. Dort lief es im Juli 1911 als Toppsegelschoner "Friedrich" vom Stapel. Über dessen Reisen gibt es zwei Versionen. Die eine spricht von Frachttransporten in Nord- und Ostsee, die andere von regelmäßigen Südamerikafahrten. Der Schoner sei mit sechs Mann Crew zweimal pro Jahr mit einer Ladung Salz von Deutschland nach Argentinien gesegelt und mit bestialisch nach Verwesung stinkenden Rinderhäuten heimgekehrt. Kein Vergleich zur aktuellen Nutzung: Im ehemaligen Laderaum befinden sich sechs Passagierkabinen und ein Salon samt Bibliothek für Regentage.

Der zweite Segeltag führt bei strahlender Sonne entlang der Ostküste Teneriffas nach Süden. Bei achterlicher Brise schiebt sich die "Eye" durch das tintenblaue Meer. Jede Welle presst den Bug tief ins Wasser. Gischt legt sich um den Vorsteven, klettert an den erhabenen Tiefgangmarken empor und drückt die rostbraunen Anker mit lautem Krachen gegen den vernieteten Rumpf. Schon bei geringer Lage gurgelt das Meer durch die Speigatten in die Wassergräben und spritzt über das Deck. Aus dem Klüvernetz betrachtet, scheint das Schiff zu atmen. Als noch Delphine vor dem Bug auftauchen, wird es fast schon kitschig.

1924 wechselte das Schiff als "Sam" nach Schweden, zwei Jahre später taufte es ein neuer Eigner "Merry" und baute eine Hilfsmaschine ein. Es folgten 43 Jahre als Frachter auf Nord- und Ostsee sowie bis ins Jahr 1962 saisonale Einsätze als Heringsfänger vor Island. Im Oktober 1955 kam es zur Katastrophe: "Merry" strandete auf einer Schäre vor der Westküste Schwedens. Zwar konnte sie geborgen werden, aber der Kapitän ließ bei der Havarie sein Leben.

Die Instandsetzung war erneut mit Eigner- und Namenswechsel verbunden. Elf Jahre lang stand "Rose-Marie" auf ihrem Rumpf. 1966 wurde sie abermals verkauft und er-

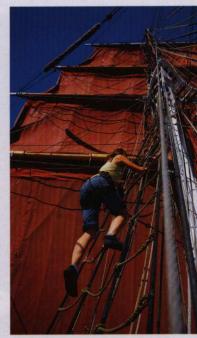
hielt ihren Namen "Merry" zurück.

Beim Brassen

geht rasch

die Puste aus

Wie bei vielen Frachtschiffen fielen die Segel damals der Motorisierung zum Opfer. Man überbaute den Ruderstand mit einem Brückenhaus und amputierte den Klüverbaum. Die Masten blieben zum Anschlagen der Ladebäume erhalten. Trotzdem macht das Motorschiff auf vergilbten Schwarzweißfotos aus jener Zeit eine gute Figur. Der anmutige Rumpf mit - Einzig der genietete seinem signifikanten Deckssprung blieb erhalten.



Zum Klarieren der Segel entert die Crew die 27 Meter hohen Masten auf

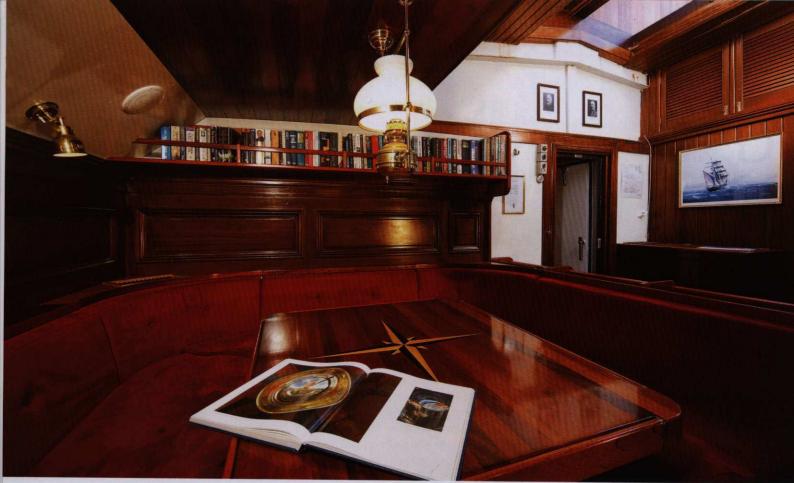


Credo in Messing: "Where we go one, we go all"



Rumpf ist noch original





Gute Stube. Der Salon beherbergt auch die Schiffsbibliothek



Der Kabinentrakt war einst der Frachtraum



Gemeinsames Mahl im großen Deckssalon

Auf der Reede von Los Cristianos im Süden Teneriffas fällt kurz vor Sonnenuntergang der Anker. Mannschaft und Gäste klönen an Deck, über dem Rigg funkelt der Sternenhimmel, vom Ufer schallt Discomusik herüber. Am nächsten Morgen regt sich

Statt stinkender

Tierhäute edle

Kojen unter Deck

kein Lüftchen, und so rollt die "Eye" unter Maschine durch die Dünung Richtung Gomera. Passatwolken stehen hoch am Himmel, die Sonne sticht.

Kapitän Greth stoppt die Maschine für einen Sprung ins Meer.

Nach dem Mittagessen mit spanischer Küche, das Gäste und Crew gemeinsam im Deckssalon einnehmen, kommt eine Brise auf. Zeit zum Segelsetzen. Eine Dreiviertelstunde dauert das, nicht mitgerechnet das Aufschießen der Taue. Der Lohn sind knappe drei Knoten Fahrt. Der schwache Wind kann das Rollen in der Dünung nicht unterdrücken. Rhythmisch blähen sich die braunen Segel, wenn die Takelage nach Luv überlegt; mit der nächsten Welle krängt der Rumpf nach Lee, und die schweren Tücher flappen gegen die Masten. Im gleichen Takt kommen die Taue lose und fest und knarren auf den Nagelbänken; die hölzernen Blöcke quietschen.

In der Passage zwischen Teneriffa und Gomera schwimmen Pilotwale um das Schiff und zeigen ihre Rückenflossen. Zwei Stunden später schläft der Wind wieder ein. Vom Ruderstand erschallt das Kommando zum Segelbergen. Also erneut eine Dreiviertelstunde lang heftige Plackerei: Schoten loswerfen, Gordinge holen, Geitaue dichtnehmen, die Rahen vierkant brassen. Einige Hände sind inzwischen mit Pflastern bandagiert, die Gäste haben sich einen

Hafentag auf Gomera verdient.

Das Ende der "Merry" nahte 1970. Ein Feuer hatte den Maschinenraum verwüstet, der Rumpf war leck, und über-

haupt galten so kleine Frachter inzwischen als unrentabel. Ein Jahr rottete die Hulk in Göteborg vor sich hin. Rettung brachte das Jahr 1973, als Segler aus Australien ein Schiff für Törns in der Südsee suchten. Sie kauften das Wrack, beseitigten die elementaren Schäden, sicherten brauchbare Ausrüstung und bereiteten eine Überführung nach England vor. Schweden war damals ein teures Land.

Die Totalsanierung auf einer Werft im südenglischen Faversham dauerte 48 Monate. Eine neue Maschine kam an Bord, im alten Laderaum entstanden Kabinen. Neue Masten waren kostspielig, daher ergatterte man zwei Casings, Rohre zum Auskleiden von Bohrlöchern. Viele Ausrüstungsteile kamen von Abwrackwerften, die Bänke des Salons etwa standen vorher in einer Kirche, und das Holz für den Innenausbau fand sich beim Abriss eines Bankhauses. Geriggt wurde das Schiff als Brigantine, also mit zusätzlichen Rahsegeln am Großmast.

Die Erstausrüstung des "Friedrich" ist im Laufe der Zeit verloren gegangen. Original erhalten ist der genietete Rumpf. Dennoch, viele Details zeugen von einer intensive Beziehung der jeweiligen Mannschaften und Eigner zum Schiff. Die Kompasshäuser aus Teak und Messing etwa, die hölzernen Blöcke oder eine dänische 20-Kronen-Münze, die im Ruderlageanzeiger glänzt. Das bronzene Werftschild am Aufbau ist eine Reproduktion von der Lühringwerft.

Von den Australiern erhielt das Schiff seinen heutigen Namen, er entstammt der Autobiografie des englischen Naturforschers Sir Peter Scott. Der Sohn des Antarktisforschers Robert Scott hatte 1936 vor Kiel die Bronzemedaille in der Olympiajolle errungen und führte 1964 die britische Kampagne um den America's Cup mit der "Sovereign" an.

Im September 1976 segelte das wieder hergerichtete Schiff nach Down Under. Kurz danach absolvierte es in Erinnerung an die Weltumsegelung von Sir Francis Drake 400 Jahre zuvor eine Reise auf den Spuren der "Golden Hind". 1987 begleitete die "Eye of the Wind" eine Flotte von Segelschiffen anlässlich der Besiedelung Australiens Ende des 18. Jahrhunderts. Kurz, der Windjammer war nach dem Umbau zum Passagiersegler permanent in Fahrt.

Sein Ruf reicht schließlich bis nach Hollywood, 1980 wartet die erste Filmrolle. In "Die blaue Lagune" segelt es als "Northumberland" mit der jungen Brooke Shields durch die Südsee. Mit hellem Rumpf, weißen Segeln und zwei Galionsfiguren am Bug. Doch schon nach neun Filmminuten gerät das Schiff in Brand, explodiert und sinkt. Der Rest des Films ist eine Robinsonade mit hohem Kuschelfaktor.

Rahsegel am Großmast trägt die "Eye" erst seit 1982. In dem Film "Savage Island" sollte die zusätzliche Segelfläche wohl Eindruck schinden. Aber diese Konvertierung von der Brigantine zur Brigg hat auch Nachteile gebracht. Cornel Greth meint:

"Wahrscheinlich verstärkte der Umbau eine schon früher beschriebene Luvgierigkeit. Daher fahren wir den Besan meist gerefft. Nur auf Kursen

hoch am Wind, bis zu 5 Windstärken und wenig Welle, sorgt der Besan für eine bessere Balance auf dem Ruder." Auf die Frage nach der maximalen Höhe am Wind lacht der Schweizer und sagt: "An guten Tagen schaffen wir vielleicht 70 Grad."

Ihren größten Auftritt auf der Kinoleinwand hat die "Eye of the Wind" 1996 im Film "White Squall". Darin geht es um den Untergang des Klippers "Pride of Baltimore" im Mai 1986. Unter dem Namen "Albatros" wird sie von Jeff Bridges als Skipper und Schulleiter geführt, der einer Gruppe verwöhnter Upperclass-Jungs klarmacht, dass ein Segelschiff kein Spielzeug ist. Der Hollywood-Recke führt die Crew mit harter Hand. Seine Haltung fokussiert sich in dem auf der Schiffsglocke eingravierten Motto: "Where we go one, we go all", sinngemäß: "Wir sitzen alle im selben Boot."

Die Segelszenen, gedreht in der Karibik, sind opulent, wenn auch die Manöver kinogerecht vereinfacht wurden. Zum Drama wird die Handlung, als plötzlich eine Bö die "Albatros" trifft, eine "white squall". Unversehens geht es ums nackte Überleben. Segel zerfetzen, eine Rah stürzt aus dem Mast, Wasser bricht ein. Das Schiff kentert, in letzter Sekunde rettet sich ein Teil der Crew an Deck. Geisterhaft richten sich die Masten ein letztes Mal auf. Als das Schiff sinkt, muss der Kapitän durchs vergitterte Skylight im Mitteldeck mit ansehen, wie seine unter Deck eingeschlossene Frau und fünf Schüler mit dem Wrack in die Tiefe strudeln.

Das Skylight bildet immer noch die Mittschiffsluke der "Eye" und versorgt den unteren Salon mit Frischluft. Als der Segler zwischen Teneriffa und Gomera in der Flaute dümpelt, hängt ein Sonnensegel darüber, unter dem sich die Gäste entspannen. Die Crew geht derweil der Bordroutine nach: Wenn keine Manöver anliegen, schießt sie Leinen auf, renoviert die Blöcke oder wäscht das makellose Teakdeck mit Seewasser. Das Putzen der Messingbeschläge ist wahre Sisyphusarbeit, bereits nach wenigen Stunden hat das Meersalz die Beschläge wieder mit einer grauen Patina überzogen. Ob nur das der Grund ist, warum die Glocke mit dem Motto aus "White Squall" unter einem Sack aus Segeltuch steckt? Der Kapitän lässt das offen und schweigt.

Nach der Teilnahme am Tall Ships Race 2000 verkauften die Australier das Schiff an einen Dänen, der fortan private Törns damit unternahm. Als der deutsche Verleger und Kapitän Ronald Herkert die "Eye"

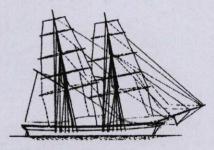
Jeff Bridges

führte das Schiff

mit harter Hand

2009 übernahm, beließ er es beim Heimathafen Gilleleje. An der Nock der Besangaffel weht daher heute noch der Dannebrog.

Herkerts Firma Forum train & sail nutzt das Schiff unter anderem für Führungskräfteschulungen, bei denen Kommunikation, Strategie und Teamarbeit im Fokus stehen. Segelmanöver eignen sich hervorragend für dieses Training. Das Absegeln eines Kurses etwa führen die Teilnehmer in Eigenverantwortung durch, wozu sie alle Positionen vom Kapitän bis zur Crew selbst einnehmen. Die Stammbesatzung hilft nur bei Bedarf. "Es gibt große Unterschiede bei den Trainees", beschreibt Cornel Greth seine Erlebnisse. "Einige sind wirklich gut, schaffen rasch klare Struk-



TECHNISCHE DATE	EN .
Länge über alles	40,23 m
Wasserlinienlänge	27,43 m
Breite	7,01 m
Tiefgang	2,74 m
Verdrängung leer/b	eladen 108/330
Sagalfläche 1911	0 Secol 249 m

Segelfläche 201113 Segel, 750 m²
Maschine650 PS, Caterpillar-Diesel
Crew6 bis 10 Personen
Gäste16 Passagiere in 6 Kabinen

Die "Eye of the Wind" fährt im Sommer vorwiegend auf der Ostsee, im Winter pendelt sie zwischen den Kanarischen Inseln. Neben individuellen Buchungen stehen Seminare für Führungskräfte auf dem Törnplan. Der 100. Geburtstag wird Anfang Mai in Elsfleth begangen.

www.eyeofthewind.net



Nachtwache. Bei Anbruch der Dunkelheit kehrt Ruhe ein an Deck



Polieren, polieren, bis alle Beschläge glänzen



In der Bordwerkstatt werden Blöcke gewartet

turen und halten das Schiff durch verständliche Kommandos auf Kurs. Andere verbreiten Konfusion, und die Etappe geht schief."

Die Segel der "Eye" werden von Deck aus gesetzt, getrimmt und geborgen. Nur für Reparaturen, zum Klarieren und zum hafenklaren Packen des Tuchs muss die Crew hinauf in die 27 Meter hohen Masten. Engagierte Gäste dürfen nach entsprechender Einführung ebenfalls aufentern. Versehen mit Sicherheitsgurten geht es über die Webeleinen nach oben und dann auf dem schwingenden Draht der Fußpferde hinaus zu den Rahnocken.

Je höher der Arbeitsplatz, desto weiter der Horizont und desto kleiner erscheint das Schiff unten. Von oben gewinnt das Segeln eine neue Dimension. Mit leicht gebeugten Knien pendelt die Crew ihren Stand aus, hängt sich über die Rah und rafft das Segel im Gleichtakt Hand über Hand zusammen. Auf Kommando verholen die Männer und Frauen das schwere Tuch auf die Rah und zurren es fest. Ein letzter Blick geht hinüber zur Küste, wo das Ende der Reise naht.

Im März segelt die "Eye" wieder gen Norden, um den Sommer in der Ostsee zu verbringen. "Aber Sie können das Schiff natürlich auch mieten, um einen Film zu drehen", schmunzelt Kapitän Greth. Ein weiteres Mal Filmkarriere machen, warum nicht?

Klaus Andrews

Filmstar unter Segeln

Die Hollywood-Laufbahn der "Eye of the Wind" begann 1980 mit dem legendären Streifen "Die blaue Lagune". In den Hauptrollen spielen Brooke Shields und Christopher Atkins zwei Jugendliche, die nach einem Schiffsunglück auf einer einsamen Insel stranden und dort fernab der Zivilisation aufwachsen und eine Familie gründen. Es folgt 1982 der Piratenfilm "Savage Island" mit Tommy Lee Jones sowie 1986 "Tai-Pan". In diesem Historien-Epos steht die Besetzung Hongkongs durch die Briten im Mittelpunkt. Vorläufiger Höhepunkt der Leinwand-Karriere des Windjammers ist schließlich 1996 "White Squall" mit Jeff Bridges als unerbittlichem Skipper und Leiter einer Art segelnden Internats für Zöglinge reicher nordamerikanischer Familien.



Szene aus "White Squall". Der Plot folgt einer wahren Tragödie