Mit dem Dreimaster in antarktischen Gewässern Oktober-Stammanlass 2014

Alle Bilder © Doris Kölsch

Ein besonderes Abenteuer

Klar zum Halsen – An die Brassen! Es hiess Anpacken, all-hands-on board. Im Oktober erlebten

wir von unseren CCS-Mitgliedern Doris Kölsch und Peter Berwert einen packenden Bericht über eine Antarktis-Reise auf einem klassischen Dreimaster, mit interessanten Details über den Rahsegler und wunderschönen Aufnahmen dieser einzigartigen Natur und ihrer Tier- und Pflanzenwelt. Zwar gab es für die aufwendige Bedienung dieses Segelschiffs eine 12-köpfige Stammcrew, aber die zahlenden Gäste waren fest eingeplant, gingen Tag und Nacht auf Wache und mussten aktiv anpacken. Auch wenn es mit Beaufort 8-9 blies.



Die Referenten: Doris Kölsch, Peter Berwert

Das Schiff

Die Bark SS Europa, die unter niederländischer Flagge segelt, wurde 1911 als "Senator Brockes"



Senator Brockes als Elbe 4

auf der Hamburger Stülcken-Werft gebaut und diente zunächst als Feuerschiff "Elbe 4", dann für verschiedene Sicherungsaufgaben, bis sie 1977 stillgelegt und über verschiedenen Hände an den Holländer Harry Smit gelang [1].
Im Gegensatz zu vielen anderen Feuerschiffen hatte die
"Senator Brockes" einen schlanken Rumpf, Smit änderte
den Bug zu einem eleganten Klipper-Steven und baute
in 7 Jahren eine wunderschöne, original-geriggte Bark auf.
Die 48 zahlenden Gäste teilen sich 12 verschieden grosse
Kabinen mit Bad. Sie sind in 3 Wachen eingeteilt, pünkli-

ches Erscheinen ist selbstverständlich, also Seemannschaft statt Kreuzfahrt.

Das Original-Rigg hat keine Winschen, sondern Taljen mit Holzblöcken und Ankerspill, da heisst es "Hol durch". Die sehr zahlreichen Leinen, Schoten, Brassen, Gordings und Geileinen, Fallen, Niederholer, Bullenstander etc. werden an Belegnägeln festgemacht. Für die Sicherheit ist aber moderste Technik selbstverständlich wie Radar, AIS, GPS, EPIRBs, Inmarsat-Telephon, Kurzwellen- und UKW-Stationen etc.. Der Trinkwassertank enthält 18'000 l, zusätzlich gibt es noch einen Water Maker. Zwei Zodiac RIBs und ein Beiboot mit Aussenborder ermöglichen die Landgänge.

Technische Details der SS Europa

Typ: Bark, Dreimaster

Material Rumpf: Stahl
Länge ü.a.: 56 m
Breite: 7.4 m
Tiefgang: 3.9 m
Verdrängung: 303 BRT
Grossmast: 33 m
Max. Segelfläche: 1250 m²

Segel: 24

Maschinenkraft: 2 x 365 PS

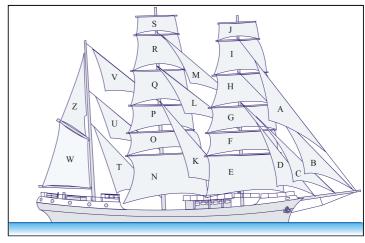
Besatzung: 60

Flagge: Niederlande

Einsatz der ganzen Crew

Peter Berwert schilderte eindrücklich die Seemannschaft an Bord. Bei Manövern hatte die Wa-

che gut zu tun, das Vollzeug umfasst
24 Segel, die 10 Rahsegel an Fockund Grossmast, die Fock (E) und
das Gross (N),der Besan (W) und
das Gaffel-Toppsegel (Z), neben den
Vorsegeln Aussen-, Innenklüver und
Vorstenge-Stagsegel (B,C,D) auch der
Flieger (A), dazu die weitere Stagsegel
(Gross-Royal, Gross-Bram, BesanTopp-Bram, Besan-Topp und BesanStenge-Stagsegel [M,L,K,V,U,T]).
Die Skysails wurden jedoch nicht gesetzt.



Die Bark SS Europa unter Vollzeug

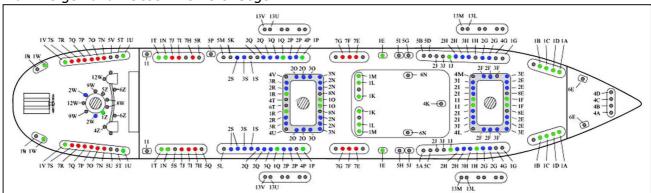
"Klar zur Halse", da steht jeder auf seiner Station. Denn die Halse ist, wenn der Wind nicht



raum weht, ein grosses Manöver, und eigentlich wird nur gehalst. Sehr gut auch nachzulesen im Bordhandbuch Roald Amundsen [5, S.42f]. Hier braucht es viele Hände, denn nicht nur die Rahsegel werden gebrasst, sondern, um das Schiff leegierig zu machen, müssen der Besan und das möglicherweise gesetzte Gaffel-Topp geborgen und wiedergeheisst werden.

links: voller Einsatz bei der Halse

Die untere Darstellung zeigt schematisch die Belegpunkte des Laufenden Gutes der Europa. Bei der in Vollzeug gesegelten grossen Halse müssen also nicht nur 24 Brassen (rot markiert) und 20 Schoten (grün) dichtgeholt bzw. gefiert, sondern auch 56 Gordinge und Geileinen (blau) geschrickt und wieder eingestellt werden. Dazu noch die Bedienung der Niederholer und Fallen zum Bergen und Heissen mehrerer Segel.



SS Europa: Schema der Belegpunkte des laufenden Gutes (grün=Schoten, rot = Brassen)

Mutige Gäste enterten mit der Stammcrew auf und übernahmen in schwindelnder Höhe Losmachen und Packen der Rahsegel. Auch Rudergehen, Ausguck, Navigation und Ankerwache standen auf dem Programm. Die Einweisung für alle Tätigkeiten war vorbildlich.

Es wurden 3 Wachen mit Siebener-Einteilung gegangen, damit man sich bei der Hundewache

abwechseln konnte. Da sich das Steuerrad aussen auf dem Achterdeck befindet, ist eine Begrenzung auf 30 min Rudergehen sinnvoll. In jeder Wache war ein professioneller Wachführer, der instruierte und half.

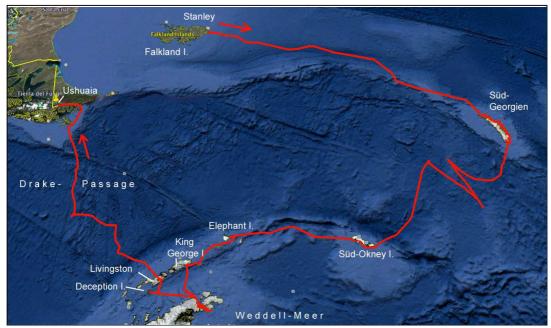
Dass das Zusammenspiel klappte, zeigt, dass bei dem geübten Mann-über-Bord Manöver der Fender schon nach 7 min wieder an Bord war, geborgen fachmännisch mit einem Bergesegel.

Wachsyst lattfuss"							
	00 -04	04 -08	08 -12	12 -14	14 -16	16 -20	20 -24
1.196	R	В	W	R	В	W	R
	В		R	В		R	В
		R	В		R	В	w

Die gesamte Kommunikation erfolgte in englisch, wohl kein Problem, nachdem man sich die entsprechenden Termini eingeprägt hatte.

Erstes Reiseziel: Süd-Georgien

Die 24-tägige Reise startete in Stanley auf den Falkland-Inseln. Zunächst einmal ging es bei starken Westwinden einen grossen Schlag nach Südosten Richtung Süd-Georgien.



Die Törn-Route in die Antarktis

Dieser Schlag war schon eine Herausforderung, gut war, dass er auf einem Bug gesegelt werden konnte. Wie das Bild unten zeigt, schob das schwere Schiff bei dem stürmischen Wind bis Sturm (Bft. 8-9) trotz des raumen Windes Lage, und bei über 10m hohen Wellen kam die See über. Wie man auf dem Bild erkennt, ist aus Sicherheitsgründen ein Leezaun gespannt, trotzdem musste man sich an Deck dann anpicken. Das Rudergehen stellt man sich bei diesem Sturm nicht so leicht vor, da ist der Einsatz des vorhandenen Autopiloten nicht mehr möglich. Jedem wird hier deutlich, wie wichtig immer gut versorgte Leinen sind.

Spätestens in der Abdeckung von Süd Georgien wurde es ruhiger, in der ersten Ankerbucht war es geradezu friedlich. Am 27.12.2013 wurde im Elsehol Fjord erstmals wieder festes Land betreten, vorher wurde man über die IAATO-Richtlinien zum Schutz der antarktischen Biosphäre unterrichtet.

Süd-Georgien erstreckt sich über eine Länge von 180 km und ist alpin, hat oft glatte Felsen, aber auch flache Strände. Der grösste



SS Europa im Sturm, Überfahrt nach Süd-Georgien

Berg ist der Mount Paget mit 2934 m über dem Meer.





Anker nieder im Elsehul-Fjord, Süd-Georgien

Ohrenrobben-Kolonie auf Süd-Georgien

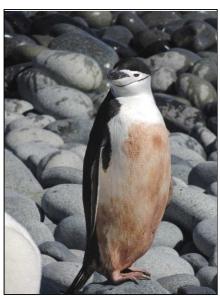
Die Landgänger trafen auf viele Ohrenrobben, mit Jungen, sie waren nicht ängstlich, sondern

liessen sich nicht stören. Man sieht See-Elephanten, die sehr unbeweglich scheinen, aber grosse Schwimmer sind und bis zu tausend Meter tief tauchen können. Ganz ohne Scheu sind die Königspinguine, auch sie hatten Junge, noch mit braunem Fell. Es gibt 400'000 von ihnen auf der Insel. Noch mehr sieht man die Goldschopf-Pinguine, ihre Zahl geht in die Millionen. Verbreitet sind auch die kleineren Adélieund Chinstrap-Pinguine. Dazu kommen die Möven, Sturmvögel und Kormorane. Das Wetter war meist schön, viel Sonne, aber es gab auch viel Nebel und Schneefall,



Die grossen Königspinguine, Right Whale Bay

genügend, um einen kleinen Schneemann an Bord zu bauen.





Chinstrap-Pinguin

Stromness Bay mit Walfangstation

In der weiter südlich gelegenen Stromness Bay wurde die 1961 verlassene Walfangstation besichtigt. Hier fand Ernest Shackleton nach einer furchtbaren Odyssee Hilfe, um die auf Elephant-Island gestrandete Mannschaft der verlassenen Endurance zu retten. Wer den Bericht der legendären Antarktis-Expedition Dezember 1914 bis Mai 1916 gelesen hat, zeigt Respekt für

dieses Segelrevier.

An der aufgelassenen Station von Grytviken liegt das Wrack des Walfangschiffs "Petrel", welches hier 1903 gestrandet war. Hier begegnete man dem einzigen Schiff auf der ganzen Reise, einem kleinen GFK-Kreuzer, der sich mutig hierher gewagt hat.



Gletscherkante im Gold Harbor

Weiter im Süden der spektakulär überhängende Gletscher, und schliesslich die erst Begegnung mit einem kleinen Eisberg.



Noch ein Segler, etwas kleiner



Der erste Eisberg, er wurde einmal umrundet

In die Antarktis

Nach 6 Tagen entlang der Nordostküste von Süd-Georgien ging es weiter Richtung der Antarktischen Halbinsel, nach Südwest, also gegenan. Entsprechend lange dauerte die Reise an die Süd-Okney-Inseln, 3 grosse Kreuzschläge waren nötig, und mehr als 60° luvt eine Bark nicht

an. Es war einsam, vereinzelt sah man einen Buckelwal, auch eine Schule von Orcans. Dazu viele Vögel, unter anderem Albatrosse.

Dann wurde es ruhiger, flaute ab, so dass durch das nun aufkommende Treibeis unter Maschine gelaufen werden konnte, natürlich mit Ausguck. Die Süd-Orkney-Inseln wurden angelaufen, aber eine Landung war wegen des Eises nicht möglich, das gleiche bei den Elephant Islands. Hier wurde aber die Table Bay mit dem Zodiac RIB erkundet. Weiter ging es zum

Pinguin-Island südlich von King George Island. Diese gehören zum Süd-Shetland Archipel.



Treibeis etwa 100 sm nördlich der Süd-Orkneys

Auf dieser kleinen Vulkaninsel gelang die Landung, und es wurde der flache Vulkan erklommen und der Krater umrundet.



Eisberge und Schollen südlich der Süd-Shetland Inseln



Delphin-Schule bei Pinguin-Island

Die weitere Reise ging in den Antarctic Sound, den Sund an der Spitze der

Antarktischen Halbinsel, geankert wurde bei der Tabarin-Halbinsel mit dem Vulkan Brown Bluff. Nur Schotter und Eis und eine riesige Kolonie von Adélie-Pinguinen.

Eine Weiterfahrt nach Paulet Island musste wegen des starken Eisganges aufgegeben und zurück Richtung Norden gedreht werden.

Gelandet wurde auf dem berühmt-berüchtigten Deception Island, einem gefluteten Vulkankrater und damit einmaligen Naturhafen. Eine Gruppe bestieg den markanten Baily Head, den eine Chinstrap-Pinguin-Kolonie besetzt hält.

Weiter ging es nach Livingston Island und dann nordwärts, im Schneesturm über die Drake-Passage.



Aussichtslos, weiter nach Süden vorzustossen.



Gletscher Süd-Shetland-Inseln



Auf Livingston Island, Süd-Shetland-Archipel

Durch den teilweise engen Beagle-Kanal ging es mit Lotsen bis nach Ushuaia, dem Endpunkt dieser phantastischen Reise.

Der Vortrag war viel zu früh zu Ende, spannend und beeindruckend mit seinen wunderschönen Aufnahmen und Videos. Sicher dachten wie der Berichterstatter viele der zahlreichen Zuhörer: So etwas tolles müsste man auch einmal machen.

Jörg Schulz-Hennig

Interessante Links:

- [1] http://de.wikipedia.org/wiki/Europa (Schiff, 1911)
- [2] http://www.barkeuropa.com/
- [3] https://victory-cruises.com/Europa_Antartica%20.pdf
- [4] http://www.cuxpedia.de/index.php/Feuerschiff_Elbe_4
- [5] http://www.sailtraining.de/fileadmin/files/intern/Ausbildung/BHBonlext.pdf