



Rolands WINTERREISE

Mit gefrorenem Deck, aber stets warmer Küche und zuletzt leckgeschlagen, überstanden
Roland von Bremen und Crew einen winterlichen Ostsee-Törn Text und Fotos: Christian Irrgang

Die Dänische Südsee gehört bei Minusgraden ganz den Einheimischen – und „verrückten Winterseglern“





Über die Yacht und ihre Segeleigenschaften ist er des Lobes voll. Aber die Qualität des Essens an Bord, die sei „unbelievably poor“, notiert Sherman Hoyt in seinem Tagebuch. Der Amerikaner ist mit an Bord, als der *Roland von Bremen* im Juli 1936 das Transatlantikrennen von Bermuda nach Cuxhaven gewinnt.

Um Pokale segelt der *Roland* schon lange nicht mehr. Aber um höchste Leistung geht es an Bord noch immer, sowohl über als auch unter Deck. Wer Andreas, dem Skipper, bei der Arbeit in der Kombüse zusieht, bekommt schnell den Eindruck, dass ihn das Verdikt des Amerikaners immer noch mächtig wurmt. So sehr, dass er alles daran setzt, die alte Scharte auszuwetzen. Zum Beispiel mit der Zubereitung einer Wildschweinkeule, selbstgemachten Kartoffelklößen und

Rotkohl mit Äpfeln, Zimt und Mandeln. Tatsächlich stellt sich schnell die Frage, worüber man ausführlicher berichten soll, über das Segeln oder das Kochen? Die Prioritäten sind auf dem *Roland* nicht immer klar zu erkennen.

Fangen wir mit dem Segeln an. „Hat mal jemand einen Föhn für die Achterleine?“ Minutenlang müht sich Ralf schon mit dem Palstek ab. Das Tau ist steif wie Draht. Hartgefroren! Minus acht Grad in Möltenort am Ostufer der Kieler Förde. Es ist der 27. November, morgen ist der erste Advent, und wir wollen übers Wochenende noch einmal raus, nach Dänemark. Wintersegeln. Der *Roland* ist dafür gut gerüstet. An Bord gibt es ein Zentralheizungssystem und, man höre und staune, im Salon einen offenen Kamin!

Irgendwann haben wir alle Knoten gelöst, die steifen Leinen aufgeschossen – man sollte vielleicht eher von aufbrechen

sprechen – und laufen hinaus auf die Kieler Förde. Kein anderes Boot außer uns. Wir haben Vollzeug gesetzt, Groß, Genua und Besan. Der *Roland* ist als Yawl getakelt. 1936 auf der Burmester-Werft in Bremen in nur drei Monaten gebaut, eigens zu dem Zweck, die prestigeträchtige Bermuda-Cuxhaven-Regatta zu gewinnen, die zum

„Hat mal jemand einen Föhn für die Achterleine? Das Tau ist steif wie Draht.“

Rahmenprogramm der Olympischen Spiele im selben Jahr gehört. Ein bisschen sportlicher Glanz soll auf Nazideutschland fallen. Auftraggeber ist die Segelkameradschaft „Das Wappen

von Bremen“, der Konstrukteur heißt Henry Gruber. Um das Schiff für die zu erwartenden Raumschotkurse schnell zu machen, zeichnet er ein Unterwasserschiff, das in den Schwerpunktlagen von all seinen bisherigen Entwürfen abweicht. Dennoch ist das Schiff von Insidern sofort zu identifizieren. „Wir lagen mal in Mariehamn“, erzählt Andreas und freut sich heute noch über die Geschichte, „da kam eine italienische Yacht rein. Der Eigner stand an Deck und als er uns sah, brüllte er über den ganzen Hafen: ‚Is this a Gruber?‘“

Leider ist die spezielle Konstruktion später häufig von Nachteil. Nämlich immer dann, wenn Regattakurse hoch am Wind gefahren werden müssen. Auch wir lassen heute, bei leichtem Nordwest, die Maschine langsam mitschieben und gleiten so, leise tuckern, am Kieler Leuchtturm vorbei Richtung Norden. Der Him-



Eine gute Kombüse ist gewissermaßen ein unabdingbarer Auftrag für die Crew des *Roland* von Bremen

mel ist klar, die Wintersonne scheint hell, aber sie ist kraftlos und kann nicht wärmen. Die Schoten frieren sofort auf den Klampen fest. Leichter Dunst liegt auf dem Wasser. Die Stimmung ist zauberhaft, ein blassblauer Wintertag, wie aus dem Bilderbuch.

Das Schiff kennt auch andere Klimazonen. Weil sie mit dieser Yacht keine Pötte mehr gewinnen können, trennen sich die Bremer schon zwei Jahre später von ihrem *Roland*. 1938 wird er in die USA verkauft, wechselt dort sieben Jahre später erneut den Besitzer und segelt einige Zeit in den warmen Gewässern vor der Küste Floridas. Inkognito sozusagen, denn die Yacht heißt inzwischen *Condor*. Der nächste Eigner kommt aus San

Diego und sucht ein Schiff für die erste Hawaii-Regatta der Nachkriegszeit. Das Schiff segelt über Key West und Kuba durch den Panamakanal in den Pazifik. Dort bekommt es seinen alten Namen zurück.

Mit der Leistung aber hapert es. Zu oft muss *Roland* auf die Kreuz, da sind andere einfach schneller. Also wird er 1947 wieder verkauft. Der neue Besitzer, für den Geld offenbar keine Rolle spielt, hat einen besonderen Einfall. Er glaubt nämlich nicht, dass die Deutschen in nur drei Monaten Bauzeit wirklich sorgfältig gearbeitet haben. Deshalb lässt er den kompletten Rumpf zerlegen und nur mit den allerbesten Materialien nach den Originalplänen wieder aufbauen. Das soll ihn damals 150.000 Dollar gekostet haben!

Bei uns an Bord ist es inzwischen 12.00 Uhr mittags. Der Skipper teilt den Küchendienst ein. Die Crew besteht aus sechs Leuten. Andreas und Jochen

Fahr auf sichere

Sie können Ihr Schiff erst sorgenfrei genießen, Sie dafür eine gute Versicherung abgeschlossen haben. Durch unsere über 60-jährige Erfahrung im Bereich von Yachtversicherungen, sind wir Spezialisten auf diesem Fachgebiet. Möchten Sie ein passendes Angebot? Rufen Sie uns an oder besuchen Sie unsere Website www.kuiperyachtversicherungen.com.

KUIPER
YACHTVERSICHERUNGEN

Postfach 116 Tel. +31 (0)513 61 44 44

Voller Einsatz, super Teamwork und das richtige Equipment – damit verbinde ich HanseNautic.

Segelprofi Boris Herrmann, Barcelona World Race Teilnehmer, vertraut auf MaxSea Tides Software von HanseNautic. Womit navigieren Sie? Wir beraten Sie kompetent.

Profis arbeiten mit Profis
Weltweit sicher unterwegs mit unserem großen Sortiment an Seekarten, nautischen Büchern und elektronischer Navigation

Besuchen Sie uns auf der boot Düsseldorf!
Halle 11, Stand 11 B 25

HanseNautic
RADE & HORNING • ECKARDT & MESS



sind die Skipper und Eigner. Dann sind da noch Ralf, auch er mit Skipper-Erfahrung auf dem *Roland*, seine Tochter Julia, Gunnar, der auch schon so manche Meile im Kielwasser hat, sowie Christian, Chronist dieser Reise. Frischer Rotkohl muss geschnitten werden (Gunnar und Ralf), Mandeln müssen gehäutet (Julia) und Kartoffeln geschält werden (Christian). Andreas und Jochen halten derweil die Augen offen.

Wintersegeln ist ein ganz besonderes Erlebnis. Schneereste liegen an Deck und auf dem Großbaum. Alle Eindrücke sind intensiver. Das klare Licht, die schneidende Kälte im Wind und, im Kontrast dazu, die Wärme unter Deck. „Außerdem“, meint Gunnar, „ist das hier noch echte Seefahrt.“ Heute morgen hat er im Hafen mit einem Fischer gesprochen. Der hat ihn mit „Hallo, Kollege“ begrüßt. „Jetzt nehmen die uns mal wirklich ernst“ sagt Andreas und grinst.

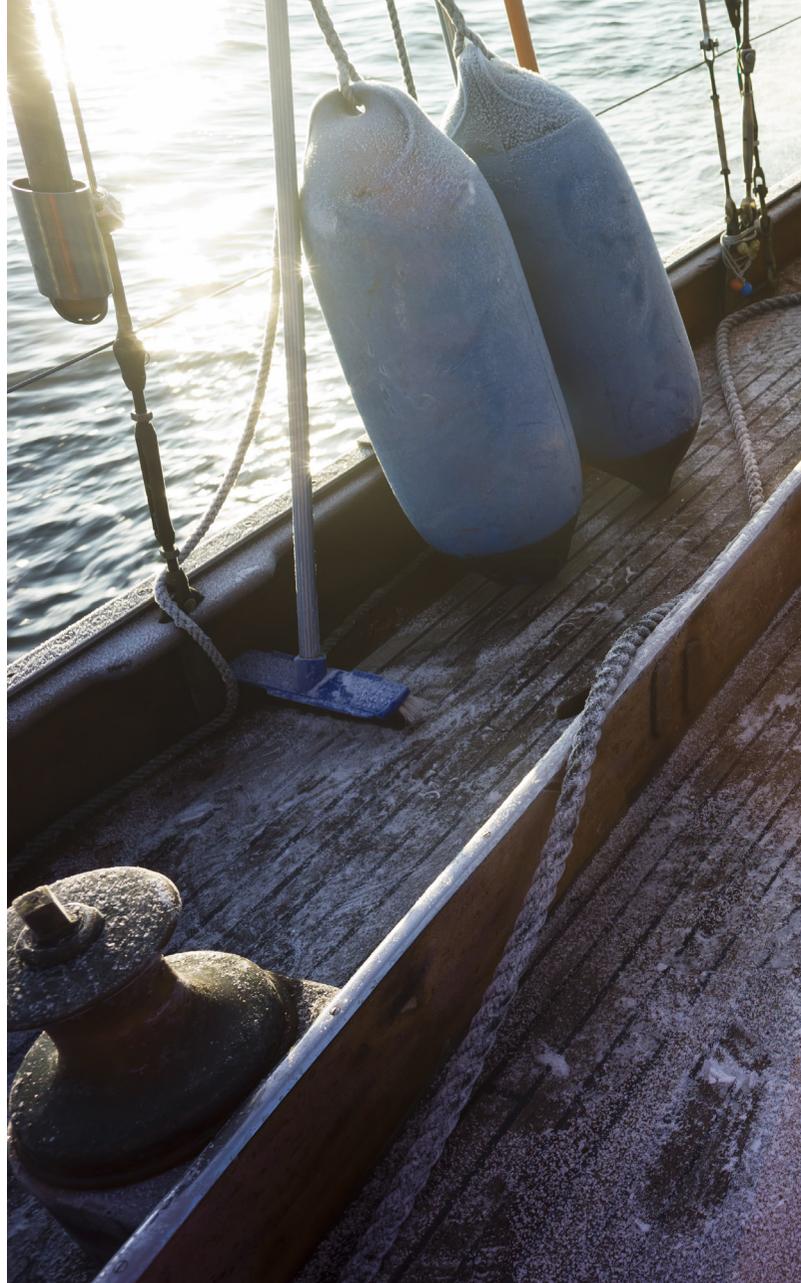
Um kurz vor vier Uhr laufen wir in Aersøskøbing ein. Bei soviel Auswahl können wir uns kaum für einen Liegeplatz entscheiden. Es wird langsam dunkel und man hat das Gefühl, als wäre es bereits später Abend. Ein dänischer Hafen in diesem Licht, das kennt man im Sommer nur zu ganz später Stunde. Die Stille über der Stadt wird durch leise Musik unterbrochen. Wir gehen ihr nach und stehen plötzlich in unseren Segelanzügen auf dem Weihnachtsmarkt: ein paar Buden vor dem Rathaus, außer uns nur Einheimische, die sich wahrscheinlich ihren Teil über verrückte Wintersegler denken.

Zurück an Bord: Andreas hat den Kamin angefeuert. Wir schälen uns aus unserem Ölzeug und mindestens drei Schichten Unterwäsche und lassen uns auf die Kojenpolster fallen. Alle sind ein bisschen schlapp, ohne eigentlich zu

wissen, wovon. Alle, außer Andreas. Denn der läuft jetzt zur Höchstform auf. Um einen Eindruck zu vermitteln von dem, was nun passiert, muss man ein bisschen ins Detail gehen.

Andreas steht am Herd, in seiner rotweiß gestreiften Schürze. Um ihn herum dampft und brutzelt es. Aus einem großen Topf strömt der verführerische Geruch vom Rotkohl mit Äpfeln, Zimt und Mandeln, der hier schon seit Stunden köchelt. Gerade wird die Wildschweinkeule von beiden Seiten angeschmort, selbstverständlich im extra für so etwas angeschafften, gusseisernen Topf. Dann wird sie herausgehoben. Knoblauch (ungeschält, sonst brennt er an) wird mit einer Gabel leicht zerdrückt und zusammen mit zehn geviertelten Zwiebeln, Backobst, Pfefferkörnern, Lorbeerblättern und Kräutern in heißes Olivenöl gegeben. Dann mit Rotwein abgelöscht. Nun kommt der Braten wieder dazu und wird mit süßem Senf bestrichen. Zwei Flaschen lieblicher Rotwein und etwas Wasser dazu, dann muss das Ganze knapp drei Stunden kochen. Währenddessen werden aus den gekochten und durch die Presse gedrückten Kartoffeln herrlich gelbe Klöße geformt. Der Crew läuft schon lange das Wasser im Munde zusammen. Wenn das Sherman Hoyt erleben könnte!

Noch kurz zurück zu Tagen in wärmeren Gefilden. 1961 startet der *Roland* erneut in einem Hawaii-Race. Ein neuer Eigner rechnet sich Chancen durch eine günstigere Vermessung aus. Dafür will er die Segelfläche verkleinern und kappt den Großmast um 15 Fuß. Der Besan wird sogar vollständig entfernt, doch die Rechnung geht nicht auf. Die erwarteten Starkwinde bleiben aus. Immerhin erreicht *Roland von Bremen* Honolulu als drittes Boot seiner Klasse und sechstes insgesamt. Mit dem alten Rigg hätte er wohl ge-



siegt. Heute steht der Besanmast zwar wieder, aber der Großmast blieb verstümmelt. Sieht man das Schiff im Profil, fallen die ungleichen Proportionen sofort ins Auge.

Es folgt noch ein weiterer Be-

„Aus dem Topf strömt ein verführerischer Geruch von Rotkohl, Zimt und Mandeln.“

sitzerwechsel in den USA, dann erwerben zwei Deutsche das Schiff. Zwei Brüder, die in den Fünfziger Jahren ausgewandert

waren und auf eigenem Kiel wieder nach Hause wollen. Im August 1972 erreichen sie Helgoland. Der *Roland* ist zurück.

An dieser Stelle eine kurze Erklärung zum männlichen Artikel für das Schiff, der hier durchgängig gebraucht wird. Alle bisherigen Eigner waren und sind überzeugt, dass der *Roland von Bremen* ein richtiger Kerl ist. Ein so starkes Schiff kann nur ein „er“ sein, sagen sie, und wer einmal erlebt hätte, wie er sich im Sturm benimmt, der würde schon verstehen, was sie damit meinen.

Nun liegt er also in Kiel und unternimmt in den folgenden Jahren, wieder unter wechselnden Besitzern, viele Ausbildungs- und Chartertörns auf Nord- und Ostsee. Bis drei Män-



Seefahrtstradition: Der „harte Kerl“ hat sogar Ansehen bei den dänischen Fischern

ner das Deck betreten, die am liebsten gar nicht wieder von Bord gehen würden. Jochen, der Schiffbauingenieur, Andreas, der Anwalt, und Alexander, der Zoologieprofessor. Immer wieder chartern sie das Schiff, und im Jahre 2001 schmeißen sie ihr Ersparnis zusammen und kaufen den *Roland*. Seitdem gehen sie jahrein, jahraus mit wechselnden Crews auf Törn. Und das nicht nur zur Sommerzeit.

Die Häuser und Straßen von Aersøskøbing sind weiß gepudert. Wo im Sommer Stockrosen blühen, stehen jetzt lichtergrüne Tannenbäumchen.

Ein paar Dänen drängen sich im warmen Bäckerladen. Erst um 9.00 Uhr schaffen es die Strahlen der tiefstehenden Morgensonne, die höchsten Giebel der Stadt zu beleuchten. Anderthalb Stunden später ist die Sonne hinter grauen Wolken verschwunden. Als wir auslaufen, weht es mit vier Beaufort aus Nordost. Wir wollen nach Svendborg, genau gegenan, da brauchen wir die Segel gar nicht erst zu setzen. Also Motorfahrt, aber nur zwei Stunden, dann sind wir da.

Der obligatorische Stadtbummel ist ziemlich trostlos. Es ist Sonntag Nachmittag, alle Geschäfte verriegelt und verrammelt. Kaum ein Mensch ist auf der Straße. Dazu die früh einsetzende Dunkelheit – Winter-

segeln sollte man lieber unter der Woche, da ist in den Hafenstädten wenigstens ein bisschen mehr los. So sind wir schnell zurück an Bord, wo Andreas sich sofort wieder in der Kombüse zu schaffen macht. Heute wird die ganz große Pfanne rausgeholt. Kein Wunder, dass das Schiff satte 36 Tonnen verdrängt, bei dieser Küchenausstattung!

Mitten in der Nacht wacht Ralf auf. Das Großfall schlägt wie wild am Mast, kräftige Böen schütteln das schwere Schiff, der Wind heult in den Wanten. Windstärke acht war angesagt, hier sind sie. Schimpfend zieht er sich Hose und Pullover an, klettert raus in die Kälte, um das lose Fall festzubinden.

Morgens kachelt es immer



www.ge



DANIE
Simon - B
D - 28197
Tel.: +49 4
Fax: +49 4

Teakstabdecks +

SEA LINE 100
Stabdeck-Vergussmasse
auf Basis Silikon-Gumm
- extrem UV und alterun
- schleifbar
- gute primerfreie Haftung
- mehr als 20 Jahre Erf
Weitere Informationen ü
www.georgus.de



Besuche
uns auf den B
Termine unter
www.ge
www.pant



Marine D
Stabdeck-
Basis SM

- sehr gute UV-Bestän
- absolut witterungsbe
- Bruchdehnung: gr



Das Raumschotsschiff läuft auch mit verschneiten Segeln bis zu zehn Knoten

noch, aber heute kommt der Wind aus der richtigen Richtung. Nordost, das wird eine Rauschefahrt! Andreas ist vor Vorfreude kaum zu bremsen. Vielleicht ist das der Grund, weshalb er den Bogen aus dem Hafengebieten etwas zu knapp fährt. Kaum ist das Schiff zur Hälfte draußen, wird der Bug von einer starken Strömung erfasst. Als Andreas das bemerkt, ist es schon zu spät. Er kann nur noch kräftig fluchen, dann muss er, genau wie wir, hilflos mit ansehen, wie der schöne weiße Holzrumpf an Backbord mittschiffs mit roher Gewalt genau auf die scharfe Ecke einer Betonpier gedrückt wird. Das Ganze dauert nur Sekunden und kommt uns doch vor, als liefe es in Zeitlupe. Das Geräusch, das folgt, ist so hässlich, dass man es nicht beschreiben kann. Es kracht, Holz splittert, dann ein Kratzen, dann sind wir vorbei.

Ralf beugt sich über die Reling und kann nicht glauben, was er sieht. „Loch im Rumpf“, ruft er nach achtern. Alle stürzen hin: Die Bordwand ist auf einer Länge von ungefähr einem Meter komplett eingedrückt. Durch das Loch scheint Tageslicht in die Kajüte. Leichenblass kommt Jochen von unten. Er hat auf seiner Koje gelegen, als das Schiff gegen die Pier krachte, die Stelle war genau neben seinem Kopf.

Der erste Gedanke: Das war's dann wohl, Ende der Reise, wann geht der nächste Zug? Aber die Skipper sind die Ruhe selbst, auch wenn Jochen immer noch ungläubig den Kopf schüttelt. Wir haben Glück im Unglück: In Svendborg gibt es eine Schiffswerft, die spezialisiert ist auf die Reparatur von Holzbooten. Mehrere große Oldtimer liegen hier im Winterlager. Ralf geht hinüber und schildert unser Schicksal.

Mit ganz vielen Fendern, damit unsere Steuerbordseite keine Schramme kriegt, machen

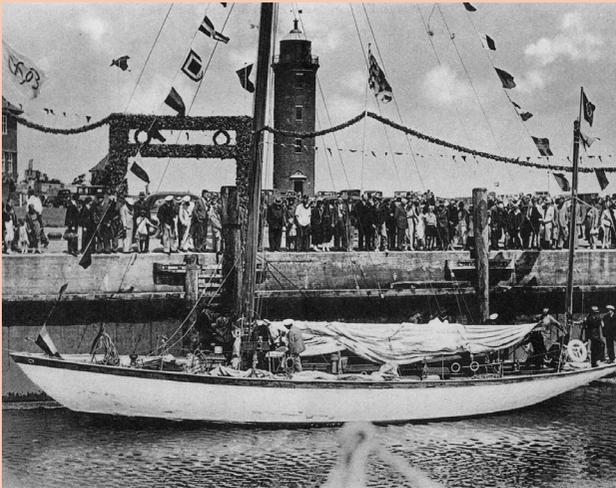
wir fest. Es dauert eine Weile, dann kommt ein Blaumann, besieht sich den Schaden und nimmt Maß. Noch eine Weile später hat er eine Sperrholzplatte zugeschnitten und schraubt sie, mit Sikaflex eingeschmiert, auf die Bordwand vor das Loch.

„Es kracht, Holz splittert: Die Bordwand ist auf einem Meter komplett eingedrückt.“

Um 13.00 Uhr sind wir wieder unterwegs. Der Wind ist immer noch heftig und im Sund ist die Strömung so stark, dass sie die Fahrwassertonnen unter die Oberfläche zieht. Sie steht genau gegenan. Wir haben nur die kleine Fock und das Besansegel gesetzt, Andreas steuert jetzt von Hand. Der Wind baut ge-

gen die Strömung eine See auf, die immer wilder wird, je näher wir der Brücke bei Rudkøbing kommen. Je enger das Fahrwasser wird, desto höher gehen die Wellen. Sie heben das Heck an, die Strömung greift den Bug, und das Schiff läuft aus dem Ruder wie ein Spielzeugboot. Nur mit aller Kraft gelingt es Andreas, Kurs zu halten. Drei Männer stehen an Deck und halten Ausschau nach den Tonnen, die manchmal nur in einem Wellental kurz zu erkennen sind. Dann sind wir unter der Brücke durch und danach wird das Wasser etwas ruhiger. Die beiden kleinen Segel, insgesamt nur 50 Quadratmeter, bringen das schwere Schiff auf unglaubliche zehn Knoten!

Die Fahrt übers Mørkedyb wird noch einmal spannend. Wieder muss von Hand gesteuert werden, Wind und Wellen sind nach wie vor grob, es wird dunkel und die Tonnen sind unbeleuchtet. Mit neun Knoten jagen wir an Marstal vorbei, müssen vor dem Hafen hart anluven und brauchen dabei ein bisschen Unterstützung vom Diesel. Schneetreiben hat eingesetzt, die Flocken wirbeln in Schauern durch den Lichtkegel der Hecklaterne. Die Wellen sind inzwischen gut und gern vier Meter hoch. Von hinten kommen die weißen Brecher rangersauscht, vorn verdecken die höchsten Kämme die Kimm, auf der inzwischen die Lichter von Strände aufgetaucht sind. Der weiße Sektor vom Leuchfeuer Kiel beleuchtet die unwirkliche Szene. Dann lässt der Seegang langsam nach. Querab Friedrichsort sind wir in ruhigem Wasser. Am U-Boot-Ehrenmal Møltenort sind noch zwei späte Spaziergänger unterwegs. Sie bleiben stehen, als wir dicht am Ufer vorbeifahren. Sie winken, dann blitzt eine Kamera. Muss man doch fotografieren, eine Segelyacht mitten in der Nacht, mitten im Winter, glaubt einem ja sonst keiner.



Roland von Bremen in Cuxhaven am 26. Juli 1939



Grubers „konzentriertes“ Cockpit erleichterte die Manöver

Design-Experiment als Prestigeprojekt

Zusammen mit der *Peter von Danzig* war die Kontruktion aus der Feder Heinrich Grubers eine Art Design-Experiment für die Bermuda-Cuxhaven-Regatta im Jahr 1936. Das Rennen um den „Ehrenpreis des Führers“ gewann *Roland von Bremen*, womit der Plan der nationalsozialistischen Befürworter des Projekts aufzugehen schien, nämlich auch in den nicht vorrangigen Sportarten im olympischen Jahr zu glänzen. Die Finanzierungsgeschichte passte ebenfalls gut in das Propagandamuster: Mit einer pathetischen Rede hielt man Bremer Wirtschaftsvertreter zu Spenden an, 60.000 Reichsmark wurde aufgebracht. Dass *Roland* mit großem Vorsprung seine erste Transat-Regatta gewann, lag vermutlich an einem internationalen Boykott. Doch auch mit größerer Konkurrenz hätte das Holzboot mit Stahlbespannung nicht schlecht dagestanden. Nachträgliche Positionsvergleiche ergaben, dass sich an den Sturmtagen der Vorsprung um mehr als 300 Seemeilen vergrößerte. Der Skipper vermerkte im Logbuch: „Keinen Augenblick Sorge um Verbände und Aufbauten.“

Fotos: Christian Irrgang, Roland von Bremen

Facnor_--- Motiv-ID= 0 (Index: 0) 107 x 280 mm