

Aufgetakelt

Wie reist man am besten zur Hanse Sail an? Mit dem Zweimaster! Vor 100 Jahren brachte die „Atalanta“ im Hamburger Hafen Lotsen zu den Schiffen. Heute ist sie ein Liebhaberschiff - unsere Autorin war mit an Bord

Text Andrea Walter Fotos Mike Wolff

Es ist Mittwochmorgen, kurz vor halb zehn. Noch liegt sie im Alten Hafen von Wismar, seelenruhig an der Kaimauer - und bewegt doch schon die Gemüter. Die ersten Gäste treffen ein, zücken ihre Handys, machen Fotos und lächeln. In ihren Augen: ein Glänzen.

In einer halben Stunde wird sie ablegen, die alte Dame mit dem schwarzen Rumpf, auf dem in goldenen Lettern „Atalanta“ steht. Die Segel sind noch eingerollt, die beiden Masten aus Eichenholz ragen 28 Meter in den Himmel. An ihnen hängt ein Tauwerk, das Segellaien wie mir ein Rätsel ist und Kennern ein Versprechen.

An Bord der Atalanta zu gehen, ist ein wenig als mache man eine Zeitreise. Knapp 120 Jahre ist sie alt, ihre Masten und Planken erzählen ein Stück deutscher Geschichte. Und das Schönste: Jeden Sommer, wenn sie von ihrem Heimathafen Wismar zur Hanse Sail Rostock fährt, dürfen Gäste mit. Auch bei anderen Fahrten. Sie sind wichtig für den Traditionssegler - mit ihnen nimmt der Förderverein, der das Schiff betreibt, Geld ein, um es zu erhalten.

Bevor wir ablegen, studiert Kapitän Lutz Sünkeler die Karten. Er muss entscheiden, welche Route wir nach Rostock nehmen - die kürzere von 45 Seemeilen oder die längere, von knapp 50? Kapitän Lutz (man duzt sich an Bord) wählt die längere Route, zur Sicherheit, weil die Gewässer dort tiefer sind. Dann klettert er auf die Reling, ruft den Anwesenden ein fröhliches „Moin Moin“ zu und stellt sich vor. 64 Leute sind an diesem Tag an Bord - zwölf Crew-Mitglieder und 52 Gäste. Der Kapitän erklärt, wo die Rettungsflöße vertäut sind, wo die Rettungswesten liegen und erzählt, dass die Atalanta 1901 gebaut wurde und „ein Schiff zum Anfassen“ sei. Wer mag, dürfe gern mit anpacken.

Für Lutz ist es die 20. Hanse Sail. See-Erfahrung hat er sowieso: Nach der Schule lernte er Vollmatrose, später fuhr er auf Frachtern über alle Weltmeere. Heute hat er einen Job an Land, doch der Klingelton seines Handys verrät noch immer seine Liebe zur See: Wenn jemand ihn anruft, kreischen Möwen. „Hafenhühner“, sagt er und grinst.

Der Motor tuckert schon; es riecht nach Diesel. Kapitän Lutz steht am Ruder und gibt das erste Kommando: „Klar vorn und Achtern“, ruft er. Dicht gefolgt von: „Die Vorspring los!“, „Die Achterleine los!“, „Die Vorleinen los!“. „Ist los!“, ertönt jeweils das Echo der Crew. Ein Mann übernimmt den Ausguck am Bug; ein paar echte Hafenhühner kreischen am Kai - wir legen ab. Und fahren bald mit 6,5 Knoten voraus, etwa 12,5 Stundenkilometern. Die Segel werden später gesetzt, sagt Lutz - wenn wir die Seeschiffahrtsstraße hinter uns gelassen haben und auf offener See sind.

Ein Blick auf die Karte: Unsere Route führt an der Insel Poel vorbei, an Rerik, Kühlungsborn und dem mondänen Heiligendamm. Bei Warnemünde werden wir in die Unterwarnow einbiegen und auf ihr bis in den Rostocker Hafen einfahren. Das einzige, was zu unserem Glück noch fehlt, ist der Wind. „Das ist nicht mehr als eine Windstärke“, bemerkt Lutz. Dabei waren

zwei angesagt. Die Gäste tummeln sich an Deck, stehen am Bug oder sitzen Achtern und in der Mitte des Schiffes auf Bänken und schauen aufs Meer oder die kleine Insel Walfisch in der Wismarbucht, an der wir vorbeiziehen. Im Dreißigjährigen Krieg wurde dort eine Festungsanlage erbaut, heute ist die Insel ein Vogelschutzgebiet. Andere Gäste steigen hinab in den Schiffsbauch, um sich in der holzvertäfelten Messe Schnittchen und Kaffee zu holen. Viele von ihnen sind aus Wismar und Umgebung, auch ein Pärchen vom Chiemsee ist dabei. Ein paar Männer tragen zum Vergnügen Piratenkluft. „Blaubart“ nennt sich ihr Anführer. Man kennt sich - er war schon oft mit an Bord. Andrea, Ines und Gitti von der Crew werkeln derweil in der Kombüse und bereiten das Mittagessen vor.

Die Crew-Mitglieder der Atalanta sind allesamt Ehrenamtler. Viele von ihnen fahren zur See, arbeiteten im Schiffbau oder sind zumindest Hobbysegler. Fragt man, wie sie zum Förderverein kamen, erzählen alle eine ähnliche Liebesgeschichte: Sie segelten ein Wochenende lang mit - und füllten gleich am Montag darauf den Mitgliedsantrag aus. So ging's auch Maschinist Peter. „Man kommt nicht wieder davon los“, sagt er. Das Schiff, das Flair, die Gemeinschaft: „Eigentlich sind wir eine große Familie.“

Gitti, die die Tour- und Crewplanung macht, gab für die Atalanta sogar das Handballspielen auf. Sie war für ein Punktspiel in Wismar, als ein Bekannter sie überredete, sich im Hafen noch schnell das frisch restaurierte Schiff anzusehen. Sofort war es um sie geschehen. „Das ist Herzensliebe“, sagt sie. „Das Maritime.“

Ein Kanzler am Steuer

Crew-Mitglied Klaus hat sogar eine ganz besondere Verbindung zum Schiff, aber er verrät sie nicht gleich. Wir stehen an Bord und blicken auf die Ostsee, die beinahe reglos daliegt an diesem Tag. Von 1901 bis 1929 diente die Atalanta als Lotsenschoner in der Deutschen Bucht, erzählt Klaus. Damals trug sie den Namen „Cuxhaven“ und war eines von mehreren sehr hochwertigen Schiffen, die der Hamburger Senat jener Zeit bauen ließ: schnell, aus bestem Eichenholz und mit kleiner Besatzung manövrierbar. Schließlich mussten sie die Lotsen auf die einfahrenden Schiffe bringen und von den auslaufenden wieder abholen. 1929 war es damit vorbei: Modernere Dampfschiffe lösten die Segelschiffe ab.

Doch Klaus' Großvater, Arthur Otto, ein Berliner Unternehmer und begeisterter Hobbysegler kaufte die „Cuxhaven“ und ließ das Gebrauchsschiff zu einer eleganten Yacht umbauen - damals war sie die größte Privatyacht in Deutschland. Er war es auch, der ihr den Namen Atalanta gab - nach einer griechischen Göttin. Allerdings behielt er sie nicht lang: Schon Anfang oder Mitte der 1930er verkaufte er sie wieder und starb wenige Jahre darauf. Sein Enkel Klaus entdeckte die Atalanta als kleiner Junge in den Fotoalben der Familie und fragte: „Wo ist das Schiff?“

Heute weiß man: Während des Zweiten Weltkriegs war die Atalanta auf Rügen, dienstverpflichtet durch die Wehrmacht. 1945 wurde sie zur Flucht gen Westen genutzt. Die Briten beschlagnahmten sie und brachten sie an die Elbe. 1950 erwarb das Hamburger Bankhaus Warburg das Schiff. Der Bankier Eric Warburg ließ es später nach Kiel verlegen und unternahm von dort aus Törns mit Freunden und Geschäftspartnern.

Nicht selten an Bord: Helmut Schmidt, mit dem Warburg befreundet war. Es gibt ein Foto von ihm in gelbem Ölzeug am Ruder des Schiffes. Der damalige Kanzler nutzte die Atalanta sogar für politische Törns: 1978 segelte er mit ihr nach Dänemark, um den dortigen Ministerpräsidenten zu besuchen, 1979 fuhr er mit ihr zum Staatsbesuch nach Polen. Der „Spiegel“ zitierte damals in einem Artikel den Kapitän, der meinte: Helmut Schmidt sei „einer, der von der Segelei 'nen ganzen Haufen versteht.“

Es quietschen die Winden

„Klarmachen zum Segelsetzen“, ruft da Kapitän Lutz. Und wie von Geisterhand nimmt jedes Crew-Mitglied an Deck seinen Platz ein. Ein paar Gäste helfen beim Ziehen an den Tauen. Die Winden quietschen, Stück für Stück entfalten sich die rotbraunen Segel. Es flattert und flüstert, als der Wind in sie fährt und das Spiel mit den Elementen beginnt. Allerdings nicht genug ... Der Wind ist zu schwach. Wir nehmen kaum Fahrt auf. Außerdem fallen die ersten Regentropfen, bald prasselt es auf dem Holzdeck.

Immerhin kann die Kombüse jetzt zeigen, wie wichtig sie ist. „Wir sind hier die Kellerkinder“, scherzt Gitti manchmal. Nun sorgen sie mit der legendären Atalanta-Erbsensuppe für Stimmung und Zusammenhalt. Alles drängelt sich vergnügt in der Messe.

Klaus betrat die Atalanta zum ersten Mal Mitte der 1960er-Jahre. Er lebte damals mit seinen Eltern in Kiel, als sein Vater eines Abends nach Hause kam und erzählte, er hätte die Atalanta gesichtet. Vater und Sohn düsten los. Sie fanden das Schiff an der Reventlou-Brücke, an Bord: der gleiche Bootsmann, der schon für den Großvater gearbeitet hatte. So durften sie kurz auf das Schiff. Nur aus dem Mitsegeln wurde vorerst nichts. 1990 starb Eric Warburg, sein Schiff wurde außer Dienst genommen. Die Atalanta musste dringend restauriert werden, und das Bankhaus sah sich nach neuen Eignern um. Zeitgleich suchte die Stadt Wismar in der Nachwendezeit ein Schiff, das die maritime Tradition der Hansestadt verkörpern sollte und das dortige Arbeitsamt nach einem Projekt für Arbeitsförderungsmaßnahmen. Ein glücklicher Zufall! Die Bank übergab die Atalanta an die Stadt. Man gründete einen Förderverein, bildete auf dem Schiff während der Restaurierung Umschüler und Langzeitarbeitslose zu Bootsbauern, Segelmachern, Schiffszimmerern und Schiffselektrikern aus und versprach, die Atalanta hinterher für gemeinnützige Jugendarbeit zu nutzen. 2001 stach sie wieder in See. Auch Klaus segelte ein paar Jahre später endlich mit.

Als der Regen vorbeigezogen ist, zeigt sich die See als Stillleben in Pastell. Das Meer und der Horizont sind zartblau, die Konturen verschwimmen. „So einen Flautenschieber hab' ich lange nicht gehabt“, sagt Kapitän Lutz dennoch ein wenig enttäuscht. Nach bald zwei Stunden gibt er das Kommando zum Einholen der Segel, wir fahren mit Motor weiter.

Planschbecken für Segler

Mit Crew-Mitglied Jürgen darf ich an den Klüverbaum am Bug, um das Segel einzupacken - natürlich gut gesichert, wir stehen auf Seilen, unter uns ein Netz, darunter die schäumende Gischt. Welch ein Erlebnis, das Schiff und seine Planken aus der Vogelperspektive von der Takelage aus zu sehen - Respekt all jenen, die bei Wind und Wetter hier herumturnen!

Gegen 17 Uhr erreichen wir Warnemünde mit Motorkraft. Unter Segeln wären wir an diesem Tag erst Stunden später angekommen. Wir fahren am weißen Leuchtturm vorbei in die

Unterwarnow ein. Nicht als einzige - es ist der Hauptanreisetag für die rund 170 Schiffe aus 14 Ländern, die in diesem Jahr zu Gast bei der Hanse Sail sind und den Rostocker Hafen zu einem riesigen Planschbecken für Traditionssegler machen - und zu einem Pilgerort für Schiffsfans, die etwa das italienische Segelschulschiff „Amerigo Vespucci“ bestaunen wollen oder das mexikanische Segelschulschiff „Cuauhtémoc“, beides imposante Dreimaster. Oder, noch größer, die russische „Kruzenshtern“ mit ihren vier Masten. Kapitän Lutz und Steuermann Heiko navigieren die Atalanta gekonnt bis zu ihrem angestammten Liegeplatz an der Neptunwerft. Zur Begrüßung gibt es Applaus von den Gästen, neugierige Blicke von den „Landratten“, einen Wolkenbruch und dann, als das Schiff sicher vertäut ist: das wohlverdiente Ankunftsbeer.

Die Gäste verlassen winkend das Schiff, dann wird es ruhig an Bord. Die Crew nimmt ihr Abendessen in der Messe ein, macht Scherze, lässt den Tag gemütlich ausklingen und verschwindet irgendwann in den Kojen des kaum noch schaukelnden Schiffs.

Am nächsten Vormittag werden im Rostocker Hafen die Buden aufgebaut, für das Spektakel am Abend. Das Schiff „Seebiene“ tutet beim Ausfahren. Am Nachmittag wirft auch Kapitän Lutz den Motor der Atalanta wieder an - heute hat eine Firma das Schiff für eine Ausfahrt gebucht. Die Gäste treffen ein. Die Crew löst die Leinen. Wir legen ab. Kaum sind wir auf offener See, fängt die Dünung an und mit ihr das Abenteuer. Die Winden rattern. Segel werden gesetzt. Es hat etwas Magisches, wenn der Motor verstummt und der Wind übernimmt. Diesmal bläst er mit ordentlichen fünf Windstärken.

Ein Ritt über die Wellen

„Dann werden wir sie mal laufen lassen“, sagt Kapitän Lutz zufrieden, als die Segel sich aufblähen. Es folgt ein Ritt über 1,50 Meter hohe Wellen. Wir hoppeln mehr, als dass wir fliegen. Ein Musiker singt wunderschöne Lieder dazu. Viele Gäste juchzen. Andere werden blass - und auch ich lege mich unterdecks in die Messe und lausche dem Konzert aus Quietschen und Knarzen, das die alte Dame von sich gibt. Dabei gibt es einen besseren Trick, wie mir Maschinist Peter erzählt, als er mich sieht: An Deck, in der Mitte des Schiffs und mit Blick auf den Horizont hält man den Seegang am besten aus. Ich schleiche hoch. Und tatsächlich hilft es. In der Mitte ist das Schiff am ruhigsten.

Irgendwann gibt Lutz das Kommando zum Wenden. Der Schlag zurück, wie die Segler es nennen, wird richtig schön. Wir hoppeln nicht mehr - wir gleiten. Fliegen fast. Friedlich. Im Einklang. Ein Segeltraum. Auf dem Rückweg, in der goldenen Abendsonne drehen wir noch eine Runde durch den Hafen. Es hat etwas Erhabenes, dort einzufahren - mit solch einem Schiff. Dann legen wir an. Spätestens, wenn die Gangway scheppert, ist klar: Der Törn ist vorbei. Nach dem Gang von Bord fühle ich ein leichtes Schwanken im Kopf. Es ist das, was Seeleute die Landkrankheit nennen. Und der Beginn einer Sehnsucht.

Mitsegeln

Für alle, die die Seelust packt: Die Crew des Fördervereins Schoner „Atalanta“ nimmt gern Gäste mit - Segelkenntnisse sind nicht erforderlich. Eine Mitfahrt zur Hanse Sail Rostock kostet pro Person 60 Euro, inklusive Verpflegung, aber ohne Getränke.

Förderverein Schoner „Atalanta“ e. V., Tel. 03841 33 41 44, ss-atalanta.de

Anschauen

Im Baumhaus, dem traditionsreichen Backsteingebäude am Alten Hafen in Wismar, findet sich seit 2019 das „Maritime Traditionszentrum“. Die Dauerausstellung erzählt vom Wismar der Hansezeit, der Küstenfischerei, dem Nachbau der Poeler Kogge „Wissemara“, der Restaurierung der „Atalanta“ und des Fischkutters „Marlen“ sowie von der Schiffsbautradition der Wismarer Werft.

Maritimes Traditionszentrum im Baumhaus, Alter Hafen 12, 23966 Wismar, poelerkogge.de/ausstellung.html

Vormerken

Die 30. Hanse Sail Rostock läuft vom 6. bis 9. August 2020. Die Tall-Ship Buchungszentrale der Hanse Sail vermittelt Törns mit Traditionsschiffen.

Hanse Sail Verein e. V., Tel. 0381 381 29 75, hansesail.com