

Heck ab, Ruder kaputt: Das Ende der ABORA III

Expeditionsleiter gibt vor neuem Sturmtief auf

Es wäre die seit Thor Heyerdahl spektakulärste Seefahrt mit einem Schilfboot geworden, vielleicht sogar die spektakulärste Atlantiküberquerung seit Christoph Columbus, wenn... ja, wenn. Aber die Expedition des Chemnitzer Biologielehrers, der sich als Experimentalarchäologe auf die von ihm vermuteten Spuren prähistorischer Seefahrer begeben hat und versuchte, auf einem Schilfboot den Nordatlantik zu bezwingen, ist abgebrochen worden. Rechtzeitig vor einem neuen Sturmtief mit erwarteten Wellen von bis zu elf Metern Höhe und Windgeschwindigkeiten in Orkanstärke brach Dominique Görlitz die Fahrt der ABORA III ab und ließ seine weitenteils seefahrende Mannschaft und sich selbst abbergen.

Das Schilfboot in Seenot, vor zwei Jahren von Indianern vom Titicacasee nach alten Felszeichnungen und in einer uralten Tech-



Schilfboot vor der Skyline von New York – damals noch nicht in Seenot FOTO: BURMEISTER

nik lediglich durch Seile zusammengebunden, wird geborgen und auf Ausstellungen gezeigt.

Für den Autodidakten Görlitz, der als Experimentalarchäologe beweisen wollte, dass transatlantischer Handel schon vor 14 000 Jahren möglich gewesen sein könnte, ist damit vorerst ein Mammut-Unternehmen beendet, das seit Jahren viel Aufmerksamkeit – aber auch Kritik – erfahren hat. Zuletzt wurde Skepsis vor allem wegen der Tatsache laut, dass Görlitz selbst kaum Segel- und so gut wie keine Atlantik-

Erfahrungen habe. Außerdem hatte er sich von seinem Skipper Winfield Burmeister getrennt (wir berichteten), nachdem dieser auf Konstruktions- und Baumängel an der Ruderanlage des Schilfboots hingewiesen hatte. Auch aus der maritimen Fachwelt wurde Görlitz – vor allem wegen seines seemannschaftlichen Verhaltens – kritisiert.

Dominique Görlitz hingegen hatte sich immer geradezu euphorisch über die Erfolge und auch über die Stimmung an Bord und die seemannschaftlichen Umgebungsweisen geäußert. Zu der Entscheidung, aufzugeben, äußerte er sich in einer umfangreichen Erörterung der ihn interessierenden wissenschaftlichen Ansätze, die er hinterfragt habe und sagte: Trotz der Reparatur eines Heckschadens habe sich „mit dem weiteren Ansteigen des Starkwindes“ herausgestellt, „dass die nach alten ägyptischen Tempelvorlagen ge-

bauten Steuervorrichtungen diesen Belastungen nicht standhalten ... Aus diesem Grund habe ich mich entschlossen, das Experiment 650 Seemeilen vor den Azoren zu beenden. Wir haben die wesentlichen Fragen aus den vier Expeditionsbereichen beantwortet, die wir uns vor Antritt der Fahrt stellten. Diese beziehen sich vor allem auf die vier Teilbereiche Segeltechnik, Reichweite früher Seefahrten, Konstruktion und Seetüchtigkeit prähistorischer Schilfboote.“

Seine Erkenntnisse dazu will der Chemnitzer veröffentlichen. Schon jetzt kann man auf der Internet-Seite www.abora3.de das nachlesen, was Görlitz über Görlitz sagt.

In ungezählten Internet-Foren gibt es darüber hinaus Diskussions-Ansätze. Auf der Seite www.master-yachting.de werden Internet-Seiten und Links, Argumente pro und kontra ABORA III genannt. *Norbert Gisder*



FOTO: MAY

Segeln – aber richtig

Richard Jeske im Interview über den Umgang mit Wind und Wellen

Es ist ein uralter Menschheits-traum: Ein Boot so zu segeln, dass man ankommt. Mit nichts als der Natur um sich, niemals gegen, aber immer möglichst hoch am Wind. Doch die Kunst hat Tücken. Kaum einer weiß das besser als Richard Jeske. In seiner Segelschule Well-Sailing wird „Land-eiern“ in einer Woche das ganze, kompakte Wissen zum Sportbootführerschein See (SBF) „beigegeben“ – und das an Bord von Groß-seglern in Fahrt. Mit Richard Jeske sprach Jenny May.

DIE WELT: Richard Jeske, das Wort Windjammerakademie ist Ihre Schöpfung. Was meinen Sie damit?

Richard Jeske: Es handelt es sich darum, Aus- und Weiterbildung nicht nur für Sportbootfahrer auf einem Windjammer in Fahrt unter Segeln zu ermöglichen. Wir unterrichten Wetterkunde, Astronomie, Theorie und Praxis für den Sportbootführerschein/See.

DW: Was ist ein Windjammer?

Jeske: Es handelt sich um Großsegler und das Wort ist vom Englischen abgeleitet. "To jam the wind" meint etwa den Wind zusammendrücken. Oder: Einen Widerstand, ein Segel etwa gegen den Wind pressen bzw. vor den Wind halten. Es sind Segelschiffe gemeint, mit denen man auch mit

Wind schräg von vorne, also am Wind fahren kann. Die Schiffe, auf denen wir die Ausbildung anbieten sind um die 100 Meter lang.

DW: Wie ist das Leben auf einem Windjammer im Gegensatz zum Leben auf einer Yacht?

Jeske: Mehr Platz, mehr Großartigkeit und Riesigkeit.

DW: Was ist das Besondere am Lernen auf einem Großsegler?

Jeske: Die großen Schiffe üben eine ungeheure Faszination aus. Nicht nur auf die Mitfahrenden, sondern auf Millionen von Menschen schon in Deutschland. International werden sie von unterschiedlichen

Ländern zur Ausbildung eingesetzt. Auf den Windjammern hat man noch den Kontakt zu den ursprünglichen Formen von Seefahrt und auch den direkten Kontakt zu den Naturgewalten.

DW: Von diesem Geist nehmen sie einiges mit?

Jeske: Ja, sicher. Wenn wir Sportbootausbildung machen, vermittelt diese immer auch Ehrfurcht vor den Naturgewalten und gesunde Skepsis vor Technikgläubigkeit. Das Lernen in der Praxis beinhaltet Wetterkunde während des fühlbaren Wetters, Astronomie, während man sich den Sternenhimmel anschaut, und Navigation



Auf MIR und DAR MŁODZIEZY, dem russischen und dem polnischen Schulschiff, bildet der Hamburger Segellehrer Richard Jeske aus

während man navigiert, manövriert während man manövriert etc.

DW: Wie kam es dazu, als Segelschulschiffe die russische MIR und die polnische DAR MŁODZIEZY zu gewinnen?

Jeske: Es begann mit dem damaligen Kapitän der MIR Sergej Timoshkov. Die MIR überwinterte in Hamburg und ich erhielt einen Anruf, „der Kapitän der MIR würde sich freuen, Sie an Bord begrüßen zu dürfen“. Er suchte Zusammenarbeit mit einer Segelschule, hatte rumgefragt und den Tipp bekommen: ruf mal Richard an. Eine andere Segelschule hat nicht angebissen.

DW: Wäre so etwas auf dem Segelschulschiff der Deutschen Marine, der Gorch Fock, auch denkbar?

Jeske: Glaub ich nicht –, ein Versuch wäre aber vielleicht interessant. Von mir aus gern.

DW: Ihr Großvater war Fischer, Ihr Vater Kapitän und Lotse. Wann gründeten Sie Ihre Schule Well-Sailing und seit wann gibt es diese Art von Ausbildung?

Jeske: Ich habe die Schule 1992 gegründet. Seit 2003 bilden wir auf Großseglern aus. Im Mai 2008 etwa fahren wir ab Hamburg rund Skagen nach Travemünde.

DW: Morgen starten Sie einen Ausbildungstörn ab Bremerhaven. Was kostet der – und könnten schnell entschlossene WELT-Leser noch mitkommen?

Jeske: Ok. Dann aber bitte wirklich schnell. Der Spaß macht ca. 790 Euro. Wen das reizt, der ruft mich rasch an unter 0171-525 99 70. Bis morgen, 18 Uhr, sollte er in Bremerhaven aufentern.