

AUFGETAKELT



Auf dem Wasser sind die Bayern in diesem Jahr die europäische Nummer eins: Mit dem Sieg beim Champions-League-Finale vor der Küste Sardinien hat sich der Deutsche Touring Yacht-Club aus Tutzing die Segelkronen gesichert. Zum zweiten Mal in Folge richtete der Yacht Club Costa Smeralda das Finale der Champions League aus und begrüßte die besten Vereinskraften aus ganz Europa in Porto Cervo. Im italienischen Leichtwindpoker behielt das Team um Skipper Max Weiss die besten Nerven und ließ 31 Konkurrenz-Clubs aus 13 Nationen in insgesamt 34 Rennen hinter sich. Die Alpensegler fühlten sich offenbar sehr wohl mit ungewöhnlich lauen Lüften, die nur schwer zu berechnen waren. „Es ist unglaublich, was hier passiert ist“, sagte der glückliche Steuermann, der mit Jonas Vogt, Luis Tarabochia und Laura Fischer triumphierte. „Wir haben in diesen Bedingungen auch ein bisschen Glück gehabt, aber am Ende ging es gut aus für uns. Jetzt können wir es kaum erwarten, unseren Sieg gebührend zu feiern.“ Dabei ist nach dem Sieg für das Mixed-Team vom Starnberger See womöglich vor dem Sieg, denn vor dem Bundesliga-Finale in Hamburg vom 27. bis zum 29. Oktober segeln die Süddeutschen zum zweiten Mal in Folge auf Meisterschaftskurs. Mit elf Punkten Vorsprung vor dem Verein Seglerhaus am Wannensee und 14 Zählern vor dem Lindauer Segler-Club ist das DTYC-Team nur noch schwer zu schlagen. Der Showdown findet ausgerechnet auf der Außenalster statt, dem Heimatrevier der zweimaligen Meister vom Norddeutschen Regatta Verein, der in diesem Jahr keine Titelchancen mehr hat. *tap*

ABGETÖRNT



Die Zahlen sind alarmierend: Jedes Jahr gelangen mehr als zehn Millionen Tonnen Plastikmüll in die Weltmeere. Unzählige Tiere wechseln die Abfälle mit ihrer natürlichen Nahrung und sterben daran, dass sie Plastikteile wie Schraubverschlüsse oder Feuerzeuge schlucken oder sich in Plastiktüten verfangen. Nicht einmal in den Schutzgebieten sind die Meeresbewohner vor dem Zivilisationsmüll sicher. Die lange Haltbarkeit von Plastik wird dabei zum Verhängnis: Beim langsamen Zerfall durch Salzwasser, Sonne und Reibung werden giftige Inhaltsstoffe wie Weichmacher freigesetzt. Das Problem beginnt oft schon vor der Haustür: Ein Großteil des Plastikmülls wird durch Flüsse in die Meere gespült. Der Rhein etwa befördert jährlich mehr als zehn Tonnen Mikroplastik in die Nordsee. Binnengewässer sind oft ähnlich stark belastet wie die Meere. Gegen diese Zustände formiert sich nun auch in Deutschland Widerstand: Gemeinsam haben der Deutsche Kanu-Verband, der Deutsche Segler-Verband, der Verband Deutscher Sporttaucher und der Naturschutzbund Deutschland das Internetportal Gewässerretter (www.gewaesserretter.de) gestartet. Hier können Müllfunde öffentlich gemacht und Reinigungsaktionen organisiert werden. Die gesammelten Daten werden in einer interaktiven Karte dargestellt und geben nach und nach Überblick über die Belastung deutscher Reviere. Das Credo der Portalgründer: „Gemeinsam wollen wir ein Zeichen setzen und eine zentrale Anlaufstelle für den Schutz unserer heimischen Meere, Flüsse und Seen aufbauen.“ Bis Redaktionsschluss wurden schon 11.600 Kilogramm Plastikmüll eingesammelt, das entspricht dem Gewicht von 89 Seehunden. *tap*



Träumer und Pragmatiker: Rolf Carlos Reeckmann vor dem Skelett der „Caro“. Er will dieses Schiff unbedingt im Wasser sehen

Der TRAUM des Schiffsretters

Nichts raschelt hier, die Segel sind geborgen. Zwei Männer stehen an Bord der „Hoffnung“, einem Segelschiff vom Typ Pommersche Jagt aus dem Jahr 1919, das im Greifswalder Museumshafen vor Anker liegt: Rolf Carlos Reeckmann, schwarze runde Brille, schwarze Hose. Er lehnt an der hölzernen Reling und sieht eher aus wie ein Kunstlehrer als wie ein Seebär. Daneben, mit Sonnenbrille und Jeans: Reinhard Bach, Professor für Romanistik. Die beiden haben sich lange nicht

VON CORNELIA HÖCHSTETTER

gesehen und sind sofort beim Thema: der Liebe zu alten Schiffen. „Ich finde alte Schiffe erotisch“, sagt der Professor. Anfang der 90er-Jahre hat er Reeckmann die „Hoffnung“ abgekauft. „Ohne Rolli“, sagt Bach und meint damit seinen alten Freund mit der runden Brille, „wäre sie damals verschrottet worden.“

Die „Hoffnung“ ist nicht der einzige alte Kahn, den Rolf Carlos Reeckmann vor dem Abwracken bewahrt hat. Er ersparte auch schon mindestens zwei Zeesenbooten, fünf großen traditionellen Schiffsrümpfen und einigen kleineren Segelbooten ein trauriges Ende. Der 72-Jährige aus Liddow auf Rügen ist ein passionierter Schiffsretter – und das seit bald 50 Jahren. „Zu DDR-Zeiten war ich der einzige Privatmann, der in Eigenregie größere historische Schiffe instand setzte“, erzählt er. Und warum? „Aus Abenteuerlust!“

Schon als Jugendlicher verschlang Reeckmann Seefahrerromane, er konnte gar nicht genug bekommen von den Geschichten, in denen Fischer die stürmische See bewältigten. „Ich wollte es ihnen gleich tun: mit dem Segelschiff in ein Unwetter kommen, um Haaresbreite überleben und als alter Mann im Lehnstuhl sitzen und den Enkeln davon erzählen.“ Sein großer Traum: „Einmal um die Welt segeln.“ Bisher kam er allerdings nur bis nach Hamburg und Gotland. Egal. Kommt noch. Ihm geht es mehr um das traditionelle Segeln, ums Navigieren nach Sternenbild und mit Sextant, als darum, Strecke zu machen.

Vielleicht war Reeckmann in den 60er-Jahren ein Trendsetter: Der Bootsbauer Hussmann aus Baabe schenkte dem jungen Mann einen ausgedienten Fischkutter, Baujahr 1899, den er zum Segelschiff umbaute. Deutschlandweit entwickelte sich in den 70er-Jahren eine

Szene um die Traditionsschiffe. Im Westen fing es mit reformpädagogischen Ansätzen aus dem Umfeld der 68er-Bewegung an: Engagierte Männer kauften alte Kutter und stachen mit Jugendgruppen in See. Im Osten stand dagegen der Freiheitsgedanke im Vordergrund. Die Traditionsschiffahrt wurde zu einer Art Schlupfloch, durch das man der staatlichen Einflussnahme entkommen konnte. Reeckmann erklärt das so: „Das alte Segelboot war in der DDR eine Enklave, die den Staat nicht interessierte. Wir konnten pinseln, schrauben und dabei von der weiten Welt träumen, obwohl wir die Realität der geschlossenen Grenzen kannten.“

Für Reeckmann und seinen Freund Reinhard Bach kam noch etwas hinzu: der Wunsch, alte Schiffe zu bewahren – und damit die hohe Segelkunst, die erforderlich ist, um diese Schiffe zu steuern. Oder, wie Professor Bach es beschreibt: „Wenn ich einen halben Meter über dem Meer sitze, eine Wand aus dunklem Wasser sich vor dem Schiff aufbaut und die Bugwelle einfach so unter dem Rumpf wegtaucht – dann habe ich Hochachtung vor den Alten, die das Schiff gebaut haben.“

Reeckmann begann schon als kleiner Junge, sich für die Seele der Schiffe zu interessieren. Geboren im Dezember 1943 in Reischwitz bei Bergen auf der Insel Rügen, zog er als Siebenjähriger mit den Eltern, fünf Geschwistern und einem Rettungsboot ins 30 Kilometer entfernte Seedorf, die Heimat der Kapitäne. Reeckmanns Vorfahren waren selbst zur See gefahren. Und das Rettungsboot haben seine Eltern – der Vater war Jurist und Künstler – gebaut, um im Notfall vor den Russen fliehen zu können. Nun lernte der kleine Rolf damit

von den Seedorfer Fischern das Segeln. Reeckmann erinnert sich noch, wie er sich nachts zum Hafen schlich, um mit den Fischern hinauszufliegen. „Das Plätschern des Wassers gegen das Schiff, das Seitwärtstreiben oder Driften unter Segeln, vor allem nachts. Das saugt man als kleiner Junge auf.“ Als Jugendlicher tauschte er Bretter, die vom Umzug übrig waren, gegen eine Jolle. „Die DDR war ja eine Tauschgesellschaft: Später habe ich sogar mal ein Auto gegen ein Boot getauscht.“

Noch heute ist Reeckmann Sammler und Jäger. Zum Glück hat er auf seinem Rittergut in Liddow den Kuhstall als Lagerraum. Wo früher 100 Kühe lebten, lagern heute im Halbdunkel Boote, Autos, Tauwerk, Holz, Segel und vieles mehr, manches davon museumswürdig. Reeckmann steigt hier über Planken

Rolf Carlos Reeckmann restaurierte schon zu DDR-Zeiten historische Schiffe. Mit seinem neuen Projekt will er sich einen Lebenswunsch erfüllen und endlich die Welt umsegeln



Zwischen Bodden und offener Ostsee: Reeckmanns Werkstatt in Liddow auf Rügen bietet die perfekte Umgebung zum Schiffe-Retten

und Bootswände, wenn er etwas sucht, was er zum Restaurieren braucht. Ab und zu meldet sich eine Filmproduktionsgesellschaft, die sein Lager als Requisitenkammer zu schätzen weiß.

Das wichtigste Schiff in Reeckmanns Leben war die „Ernestine“. Sie lief 1899 als Seequatte vom Stapel, ein Transportschiff für lebenden Fisch im durchlöchernten Schiffsboden. Als Reeckmann das Fischereiboot 1969 ohne Mast in Wolgast entdeckte, ragte nur noch der Vorsteven, aus dem Wasser. „Wir warteten auf Flachwasser, pumpten das Schiff aus und schleppten es zu einem Kumpel und später in die Werft nach Freest“, erinnert sich Reeckmann. Dort baute er aus dem elf Meter langen Boot einen 14 Meter langen Rumpf. Was nicht passte, wird passend gemacht. Reeckmann ist Pragmatiker und Träumer. Die „Ernestine“ musste einfach zum Schoner werden, auf Teufel komm raus. Immerhin hatte er sich vorgenommen, damit um die Welt zu segeln.

Während die „Ernestine“ jahrelang in der Werft lag, studierte Reeckmann im Erzgebirge Kunst. Als Designer verdient er später gut genug, um sich das zeitaufwendige und kostspielige Schifferernte leisten zu können: Unter anderem war er für die Innengestaltung des Gästehauses für den Bischof auf Hiddensee verantwortlich und entwarf in den 70er-Jahren vier Gaststätten für die Olympischen Spiele in Moskau. So kam er schon vor der Wende viel herum, besuchte Museen und Bibliotheken. „Wer alte Schiffe hat, muss sie verstehen lernen“, sagt er. Er hatte viele Freunde und Bekannte. Auch wichtige Leute, die in den Ämtern saßen und für die Schiffs-

zulassungen zuständig waren. Oder Notare, nützlich beim Eigentümerwechsel.

Der Rumpf der „Ernestine“ war 1977 endlich fertig, dann kamen die beiden Schonermasten an der Reihe. „Ich kannte den Förster in Ralswiek – dort wuchsen die schönsten Douglasten auf der ganzen Insel, ganz gerade Bäume, ideal als Schiffsmasten.“

Seine Schwester war mit einem Bootsbauer verheiratet, Hilfe fand Reeckmann auch bei ihm. Außerdem

Museumshäfen und alte Schiffe

In Deutschland engagieren sich etwa 25.000 Bootsfreunde für die Traditionsschiffahrt. Die Dienststelle Schiffsicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr zählt aktuell 110 Traditionsschiffe, davon 60 mit Segeln. Außerdem gibt es etwa 25 Museumshäfen. Greifswald ist mit über 50 Schiffen der größte und hat zudem eine eigene Museumswerft. Der ersten Museumshafen im Osten haben Rolf Carlos Reeckmann und Professor Reinhard Bach 1991 mitinitiiert. Wenn sie nicht gerade auf Fahrt sind, liegen hier der „Olle Korl“, die „Ernestine“ und die „Hoffnung“.

WEITERE INFOS

verein-alte-schiffe.de
museumshafen-greifswald.de
ernestine-segeln.de

hat er in Liddow eine eigene Werkstatt, die mit einer professionellen Werft mithalten kann. Die Lage könnte kaum besser sein: Direkt am Bodden hat Reeckmann einen kleinen Anleger, und hinter der Zufahrtsbrücke zum Gut geht es hinaus auf die offene Ostsee. Von dort aus ist Reeckmann im Winter 1984 zum ersten Mal mit der „Ernestine“ zur Insel Hiddensee gesegelt. Nach vielen Segeltörns verkaufte Reeckmann den Schoner zwölf Jahre später. Über Umwege kam die „Ernestine“ im Jahr 2005 zu Tilmann Holsten und Nele Hybsier. Die beiden haben das Schiff mit der Unterstützung vieler Freunde wieder in ihre ursprüngliche Beseelung zum Einmastsegler umgebaut. „Die dicke Hummel segelt nun wie der Teufel“, erzählt Nele Hybsier, die zwei Kinder auf der „Ernestine“ zur Welt brachte.

Reeckmann machte sich immer wieder auf die Suche nach alten Schiffen, lauschte dem Flüstern der Fischer, um herauszufinden, wo welches Boot lag. Er war süchtig nach alten Schiffspostkarten, unterhielt sich mit den alten Kapitänen, etwa einem Seedorfer, der auf Chinafahrt war, sammelte alles Maritim – und bekam immer mit, wenn es irgendwo etwas gab. Und kümmerte sich noch um viele Schiffe, etwa die „Asgard“, einen englischer Schoner, oder den „Olle Korl“, der heute ebenfalls im Greifswalder Museumshafen liegt.

Sein aktuelles Projekt heißt „Caro“ und sieht aus wie das Skelett eines Wal-fisches. Ein signalrot lackiertes Stahl-Gerippe eines Schiffsrumpfes, 24 Meter lang. Daneben wirkt Reeckmann klein wie ein Käpten Ahab neben einem Blauwal. Und trotzdem ließ er längst Prospekte drucken: Er plant den Nachbau eines New Yorker Lotsenschoners, aufgegeben auf dem Rumpf eines Kriegsschiffkutters, den Reeckmann seit 2005 besitzt und abgetakelt hat. Das noch vorhandene Innenleben lagert in seinem alten Kuhstall: die Ankerwinde, die Treppe aus Tropenholz, das Tauwerk, das Beiboot mit Segeln. Die Planken des Holzkiel verbaute er im Gebäude des Ritterguts. Sein Verein „Alte Schiffe Rügen und Hiddensee“ soll das Projekt mitfinanzieren. Wer sich beteiligt, darf eines Tages mitsegeln. Sein Sohn Robert ist gelernter Bootsbauer, Sohn Richard ist Bau- und Möbeltischler im Bootsbau. Ein Freund von ihm hat einen Kran, der sonst Autobahnbrücken bewegt, der soll die „Caro“ eines Tages ins Wasser heben. Passt doch alles prima. Trotzdem: Man muss kein Hellseher sein, um zu wissen, dass Reeckmann bei seinem 73. Geburtstag im Dezember noch längst nicht mit der „Caro“ unter gebälhten Segeln auf der Ostsee unterwegs sein wird.

Reeckmann lächelt und bleibt beharrlich. Er hält an seinem Traum von der Weltumsegelung fest. „Und wenn ich im Rollstuhl an Deck sitze: Dieses Schiff will ich noch im Wasser sehen.“