



Atlantic Crossing 2001

New York - Brest

11.Okt. bis 05.Nov.2001

Curt Kapherr

**Auf der Statsraad Lehmkuhl
von New York nach Brest
11. Oktober bis 05. November 2001**

**Crossing the Atlantic aboard the
Statsraad Lehmkuhl
October, 11 to November, 5 2001**

Curt Kapherr

Vorwort von Uwe Sander
preface by Uwe Sander

Vorwort von Uwe Sander

Die Weite des Meeres, die Unendlichkeit des Ozeans, der unstillbare Drang, sich den Naturgewalten auszusetzen — wer einmal den sicheren Boden unter den Füßen bereitwillig aufgegeben und sich den Uргewalten ausgesetzt hat, der will dieses Erlebnis nie mehr missen und immer wieder aufs neue erfahren. Es ist die Sehnsucht nach der unendlichen Weite, nach dem Bewußtsein, eins zu sein mit sich selbst, dem Ursprung des Lebens auf den Grund zu gehen. All diese Empfindungen hat mein Freund Curt Kapherr an eigenen Leib verspürt, er hat Erfahrungen gemacht, die manch einem ein ganzes Leben lang verwehrt bleiben. Die Erinnerungen an seine Atlantikfahrt hat er dermaßen anschaulich und lebendig zu Papier gebracht, das Erlebnis dieser Grenzerfahrung so eindringlich festgehalten, daß beim Lesen seiner Aufzeichnungen sicherlich nicht nur in mir der Wunsch aufkommt, ihm nachzueifern, seine Erfahrungen zu teilen, die Eindrücke nachzuempfinden. Curt hat sich auf ein Abenteuer eingelassen, dessen Ausgang ungewiß war — das Ergebnis seiner Reise ist um so überwältigender. Seine Aufzeichnungen sind Zeugnis einer einzigartigen Erfahrung, die er trotz aller Widerigkeiten nicht im mindesten missen möchte. Einen Hauch der Faszination dieser Reise vermittelt der nachfolgende Bericht, der eines mehr als deutlich macht: Das Leben steht dir offen — verwirkliche deine Träume!

Preface by Uwe Sander

Call me Ishmael. Some years ago (...), I thought I would sail about a little and see the watery part of the world. (...) Whenever I find myself growing grim about the month; whenever it is a damp, drizzly November in my soul (...) then, I account it high time to get to sea as soon as I can. This is my substitute for pistol and ball. With a philosophical flourish Cato throws himself upon his sword; I quietly take to the ship. There is nothing surprising in this. If they but know it, almost all men in their degree, some time or other, cherish very nearly the same feelings towards the ocean with me.

(HERMAN MELVILLE, MOBY DICK, CHAPTER ONE)

It is the grace of the wide ocean that takes possession of their mind, that gives them no rest — all those men and women having experienced the adventure of following to sea are of opinion that it was an outstanding period of time. Just as my friend Curt Kapherr who took upon a voyage that broke the bounds of workaday routine, of everyday life. He is not sorry for any second of this fascinating trip, just the opposite is true: he is planning to travel around the whole wide world. It becomes evident that it is up to you to change your life — make use of the moment and realize your dreams!

Danksagung — Acknowledgments

Mein Dank gilt der Besatzung der „Statsraad Lehmkuhl“. Vor allem Kapitän Seidl für seine umsichtige Schiffsführung und seine Geduld mit uns Landratten, dem „Shipsergeant“ John für seine gute Laune und seine Geduld. Dann allen Besatzungsmitgliedern, die durch ihre Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft die Reise zu einem unvergleichlichen Erlebnis gemacht haben. Besonderer Dank auch an meinen Freund Uwe Sander, der den Text so akribisch lektoriert hat, und an meine Tochter Alexandra, die während meiner Abwesenheit den Haushalt selbst versorgte und auch mit den Folgen eines Küchenbrandes fertig wurde.

Special thanks to the crew of the "Statsraad Lehmkuhl". Foremost to Captain Seidl for his seamanship and his patience in handling the questions of ninety "Johnny come Lately's". Not to mention John, the sergeant, for his humor and patience and all other members of the crew that helped us along with their patience and friendliness.

Special thanks to my friend Uwe Sander, who lectured the manuscript, and to my daughter Alexandra, who managed everything during my absence and handled a fire in the kitchen very well.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Uwe Sander	i
Preface by Uwe Sander	i
Danksagung — Acknowledgments	iii
New York	1
10.10.2001	1
Leinen los	
Lines away	5
11.10.2001	5
Ostwärts	
Eastward, to the rising of the sun	11
12.10.2001	11
13.10.2001	14
14.10.2001	16
15.10.2001	17
16.10.2001	17
17.10.2001	18
18.10.2001	19
19.10.2001	20
20.10.2001	21
21. — 22.10.2001	23
23.10.2001	24
24.10.2001	24
25.10.2001	25
Die Azoren — Terra Incognita	29
Da kann man sich mal ein Hoch ansehen	
Some facts about the Azores	29
Erster Landgang	
Shore Leave	30
Azorentour	
Tour around São Miquel	31
Abschied von den Azoren	
Farewell to the Azores	33

Nach Brest	
Bound for Brest	35
27.11.2001	35
28.10.2001	37
29. — 31.10.2001	38
01.— 05.11.2001	39
Anhang — Appendix	43
Nachgedanken	43
Ringelnatz	44
Impressions	45
The Seafarer — an ancient poem	48

Abbildungsverzeichnis

0.1	Der erste Anblick — First Sight	2
0.2	Abschiedstrunk — Cheers	2
0.3	Leinen Los — Lines away	6
0.4	Schlepper — Tugboat	6
0.5	Statue of Liberty	7
0.6	Good Bye America	8
0.7	Der Sonne entgegen — To the rising of the Sun	12
0.8	Malerarbeiten — Painting	13
0.9	Blick nach oben — looking up	15
0.10	Nachts am Ruder — At the helm	16
0.11	Sommerfrische — Leisure Time	17
0.12	Kaiserwetter — Like in summer	18
0.13	Abendstimmung — Sunset	19
0.14	Nähstunde — Sewing dittybags	20
0.15	Unter vollen Segeln — Under full sail	21
0.16	Christian Radich	22
0.17	Sonnenuntergang auf See — Sunset	22
0.18	Oktober	23
0.19	Land ho	24
0.20	Zum Ankerplatz — Anchorage	25
0.21	Ponta Delgada	26
0.22	Leinen fest — Avast	27
0.23	Azorenhoch ? — High pressure ?	30
0.24	Landschaft pur — Azores	32
0.25	Es geht weiter — She will follow soon	33
0.26	Vorboten — More to come?	36
0.27	Brassen — Bracing	36
0.28	Die See wird wild — Blowing great guns	37
0.29	Ausblick — What a look	38
0.30	Tagsüber am Ruder — At the helm	39
0.31	Nautische Fakten — Some nautical facts	41

New York

10.10.2001

Deutsch

Licht aus — Ruhe im Schiff. Zum ersten Mal habe ich meine Hängematte gezurrt und mache mich jetzt mit dem ungewohnten Schlafplatz vertraut. Für die nächsten dreieinhalb Wochen muß ich damit zurechtkommen.

In der nächtlichen Ruhe hänge ich meinen Gedanken nach. Wie komme ich denn überhaupt hierher, und was erwartet mich in den nächsten Tagen und Wochen. Im Februar gab ein Fernsehfilm über die weißen Schiffe des deutschen Segelschiffsvereins den ersten Anstoß. Die 1914 vom Stapel gelaufene Bark „Großherzog Friedrich August“ läuft als „Statsraad Lehmkuhl“ unter norwegischer Flagge und nimmt Trainees mit. Das gab den Anstoß, im Internet nach einer eventuellen Homepage zu suchen. Ich wurde auf Anhieb fündig. Neben einer Beschreibung des Schiffs stieß ich auf einen Plan mit den im Jahr 2001 anstehenden Reisen. Als Highlight im Oktober von New York nach Brest. Das machte sehnsüchtig. Zwei Wochen später ein Bericht über eine einwöchige Reise von Bergen nach Schottland im Fernsehen. Danach stand mein Entschluß fest. Jetzt oder nie, zu meinem Fünfzigsten mache ich mal was total anderes. Also das noch vorhandene Sparkonto aufgelöst. Der Zweck des Kontos ist ja nicht mehr existent — sollte mal eine Uhr für meine Ex zum Fünfzigsten werden —; reicht gerade für die Reise, den Flug nach New York und die Bahnfahrt von Brest zurück nach Niedernhausen.

Also schnell alles gebucht und bezahlt. Jetzt geht es an die Planung der Ausrüstung. Ölzeug, Stiefel und alles, was ich für die Sommersegelei brauche, ist vorhanden. Anders sieht es mit warmem Zeug aus. Also noch eine Bestellung bei „Brendler“ ... U-Boot-Lederjacke, Pullover, Pudelmütze und was sonst noch fehlt. Ganz schön teuer. Die Bestellung ist raus. Am darauffolgenden Samstag beim Brötchenholen noch schnell Lotto gespielt. Der Lottogewinn reicht genau zur Bezahlung aus. Das ist wohl ein Zeichen.

Heute morgen hat mich Ron zu nachtschlafender Zeit zum Frankfurter Flughafen gefahren. Dann ein ruhiger Flug nach Paris. Ich gehe nochmals das „Handbook“ durch. In Deutsch sind die Bezeichnungen der einzelnen Segel und Enden ja fast alle bekannt, aber in Englisch oder gar Norwegisch? Der Aufenthalt in Paris gibt Gelegenheit, sich noch zollfrei mit Zigaretten einzudecken. Dann beginnt der Flug nach New York. Bald verschwindet Europa und macht Platz für den blauen Atlantik. Manchmal ist das Wasser durch die Wolkendecke zu sehen. Der Flug ist nicht ausgebucht, und so habe ich Platz für einen ausgedehnten Mittagsschlaf. Dann ist die amerikanische Küste erreicht. Aus der Vogelperspektive gesehen, fällt zuerst die andere Farbe auf. Europa ist dunkelgrün bis hellgelb, hier ist die vorherrschende Farbe ein leuchtendes Rot. Bald stehe ich in der Schlange vor der amerikanischen Zollabfertigung. Schon im



Abbildung 0.1: Der erste Anblick — First Sight



Abbildung 0.2: Abschiedstrunk — Cheers

Flugzeug habe ich die entsprechenden Fragebögen ausgefüllt. Der Zollbeamte kann mit der Angabe zur ersten Übernachtung „SS Statsraad Lehmkuhl“ nichts anfangen. Ich finde mich kurz danach im Einreisebüro für berufsmäßige Seeleute unter Russen, Polen und Philipinos wieder und warte auf meine Abfertigung. Nach geraumer Zeit ist alles geklärt. Jetzt ist aber mein Gepäck nicht mehr auffindbar. Am Schalter der Air France bricht nach meiner Anfrage Hektik aus. Ich war gerade noch rechtzeitig. Das Gepäck war schon fast wieder in einem Flieger nach Europa unterwegs, da ich es nicht vom Band genommen hatte. Das war in letzter Minute. Jetzt mit allem in den Bus von Newark zum Times Square und von dort mit dem Taxi weiter zum Liegeplatz beim „Intrepid-Museum“.

Das Taxi hält, und ich sehe die drei Schiffe an der Pier liegen. Neben der „Statsraad Lehmkuhl“ wirken die „Christian Radich“ und die „Europa“ fast klein. Mein Gepäck geschultert und auf zur Gangway. An Deck herrscht Betriebsamkeit, und ich erbitte die Erlaubnis, an Bord kommen zu dürfen. Hier werde ich von John, dem „Shipsergeant“, herzlich empfangen. Er begleitet mich unter Deck ins vordere Mannschaftslogis und zeigt mir, wo ich meine Sachen verstauen kann. Danach fasse ich eine Hängematte und bekomme meinen Schlafplatz zugewiesen. John macht mich mit der Wacheinteilung vertraut. Ich gehöre zur „Blue Watch“ von acht bis zwölf, damit habe ich Glück, denn das heißt, daß ich jede Nacht fast sieben Stunden am Stück schlafen kann. Die „Red Watch“ dauert jeweils von zwölf bis vier, die „Green Watch“ von vier bis acht. Ich bekomme die Nr. 18 zugeteilt. Immer zu Beginn und Ende einer Wache findet eine Musterung an Deck statt, um eine babylonische Verwirrung zu vermeiden, geht das nach Nummern und nicht nach Namen. Von John erfahre ich, daß etwa neunzig Trainees an der Reise teilnehmen werden. Ich verstaue also meine Sachen, dabei lerne ich Ben kennen. Wir kommen schnell ins Gespräch, und bald gesellt sich Ian, ein Engländer, zu uns. Wir gehen an Deck und werden umgehend in die laufenden Arbeiten eingespannt. Die restlichen Sachen der vorhergehenden Crew müssen noch von Bord und auf einen Truck geladen werden, hier heißt es, sofort anpacken. Die Arbeiten werden von Uwe, dem Bootsmann, geleitet, er treibt uns ganz schön an, und so ist bald darauf „klar Deck“ und wir haben Zeit, uns in unserer neuen Umgebung umzusehen. Bald stellen wir fest, daß John die Seele des Betriebs ist. Er ist als Sergeant für die Belange der Trainees zuständig. Er erklärt uns, daß im Hafen um zwölf Uhr Ruhe im Schiff ist, und so beschließen wir, noch einen Spaziergang zu machen. Gegen acht ziehen Ben, Ian und ich also los. Wir erreichen auch bald den Times Square, und ich habe noch die Gelegenheit, ein paar Mitbringsel einzukaufen. Dann noch ein kurzer Anruf bei meiner Tochter Alexandra, daß ich gut angekommen bin. Wir beschließen auf dem Rückweg, noch ein Stout zu trinken, denn in den nächsten Wochen gibt es keinen Alkohol. Bald finden wir auch einen ansprechenden Pub für einen ersten Halt. Ganz nahe an der Pier erstehen wir noch ein Paar frisch gebackene „Bagels“, eine Art gewürztes Brötchen auf amerikanisch. Gegenüber hat noch eine Bar offen, und dort gibt es zur allseitigen Freude auch Guinness. Mit der nötigen Bettschwere kommen wir pünktlich an Bord zurück.

Das Schlafen in der Hängematte ist etwas ungewohnt, aber ich werde mich schon daran gewöhnen. Heute bin ich nach Anreise und dem kurzen Besuch in New York müde genug, um sofort in Schlaf zu sinken.

English

Everything is piped down, the ship has gone to sleep. I am getting accustomed to my hammock. In the dark thoughts rise — how did I get here and what is awaiting me in the forthcoming four weeks.

In February I've watched a film about the German sail training ships that were built at the beginning of the twentieth century. They introduced a Norwegian barque – Statsraad Lehmkuhl – that is still operating and takes trainees on board. She was launched in the German town Vegesack near Bremen in 1914. Then she was named "Grossherzog Friedrich August". In 1918 she was handed over to the British and sold to Norway in 1924. She was renamed Stadsraad Lehmkuhl. I searched around the internet and found the homepage of the Stadsraad Lehmkuhl. There where some voyages listed for the year 2001. The highlight was a trip from New York to Brest. Two weeks later I saw a film about a sailing trip from Bergen to Scotland on the Statsraad Lehmkuhl. After seeing this report, my mind was made up. In the following week I booked the trip and bought a flight ticket to New York, arranged the trainride from Brest back to Frankfurt. Fortunately, I had saved up for a present to my ex-wife's fiftiest birthday. The reason of the saving gone, it payed up for the whole voyage.

This morning Ron took me to the airport in Frankfurt, I boarded a plane to Paris, and after a two hours stop for buying cigarettes I was on a plane bound for New York. Slowly Europe vanished behind us. I had time to take a nap and then we reached the North American coast. The first thing that took my notice was the different color of the landscape. In Europe the color was green and brown, now the dominant color was a dark bright red. I had filled in the forms for the US Customs. For the lodging of the first night I wrote "SS Statsraad Lehmkuhl".

When I reached the counter, the officer sent me to the office for professional seamen. There I waited for nearly two hours amidst seamen from Russia, the Philippines and other parts of the world. Then finally I was cleared to enter the US. Now my luggage had vanished and I searched for the Air France counter. When I introduced myself, the clerk hurried off to fetch my luggage from a plane bound for Europe. At last, everything was cleared away and by bus and taxi I reached the "Intrepid Sea, Air and Space Museum" in Manhattan, where the Statsraad Lehmkuhl was moored.

When I got off the taxi, I got the first sight of the ship. It was impressing. I carried my luggage to the pier and requested the permission to board ship. John, the ship's sergeant, welcomed me aboard. He showed me around the trainees quarters and handed me my hammock, in which I was going to sleep for the next three and a half weeks. When I knew where to string up my hammock, I started clearing my things away and a short while later I was on deck again. There Uwe, the boatswain, asked me to give a hand in getting the leftover luggage of the former crew on shore, where it was stowed into a truck. He kept us busy, and soon everything was cleared away. I met the first other trainees, Ian, an Englishman, and Ben from the US. Since it was our last evening in New York, we decided to take a walk to Times Square. There I bought some souvenirs and made a phonecall to my daughter Alexandra, telling her that I had arrived and everything was alright.

Then we searched for a pub to freshen the hawser. We found a bar near the pier where they served Guinness, and after some pints we walked back to our ship to get a good night's sleep.

Leinen los

Lines away

11.10.2001

Deutsch

Um kurz vor sieben ist „Reise Reise“. Jetzt schnell unter die Dusche und neue Sachen angezogen. Das Frühstück tut ein übriges, um die letzten Spinnweben zu vertreiben. Das Deck ist naß vom morgendlichen Tau.

Die Sonne geht über New York auf. Bald erscheinen die ersten Trainees mit Sack und Pack. Ich bin froh, daß ich schon am Vortag angereist bin. Unter Deck wird jetzt überall ausgepackt, und John verteilt die Wachen neu, um möglichst allen Wünschen gerecht zu werden. Mit einer Eselsgeduld schafft er es, nahezu alle Wünsche zu erfüllen. Bald stehen alle Trainees in Gruppen an Deck, und manche frischen alte Bekanntschaften auf. Die Wachen sind jetzt vollzählig, und wir machen uns gegenseitig bekannt. Auf den ersten Eindruck scheine ich es ganz gut getroffen zu haben. Wir Trainees sind ein buntes Gemisch aus aller Herren Länder. Englisch ist die vorherrschende Sprache, da sie von allen gesprochen wird. Das Auslaufen ist für zwei Uhr geplant. John hat alle Pässe eingesammelt, damit das Ausklarieren zügig vonstatten geht.

Um drei ist der Zoll fertig mit allen Formalitäten. Der Lotse kommt an Bord. Unter der lautstarken Anleitung von Uwe wird die Gangway eingeholt. An Land werfen ein Paar Schauerleute die Leinen los. Ein Hafenschlepper zieht uns von der Pier in die Mitte des Hudson, und langsam dreht die „Statsraad Lehmkuhl“ in Richtung auf die offene See. Wir laufen an der Skyline von New York vorbei und sehen die Lücke, die die Tat einiger Wahnsinniger geschlagen hat. Aus den Trümmern des WTC steigt immer noch Rauch auf. An Steuerbord voraus ist bald die Freiheitsstatue zu erkennen. Wir passieren in etwa fünf Kabellängen Abstand, ein Gaffelschoner ist auf Gegenkurs zu sehen. Wir passieren eine riesige Brücke, und in der Höhe von „Ambrose Light“ geht gegen sechs Uhr der Lotse von Bord. Die Sonne geht achtern über der im Dunst verschwindenden amerikanischen Küste unter. Dies wird für die nächsten Wochen das letzte Land sein, von jetzt an geht es ostwärts den Azoren entgegen.

Die Seewachen beginnen jetzt. Um acht an Deck zur ersten Musterung. Wir lernen unseren Wachführer Ramond und seine Helfer kennen. Nach einigen Anläufen klappt auch die erste Musterung. Wir werden jetzt an ein Paar Taue eingeteilt, und es geht ans Setzen der Stagsegel. Dies getan, macht die Stammbesatzung die ersten Rahsegel los, und wir setzen zunächst



Abbildung 0.3: Leinen Los — Lines away



Abbildung 0.4: Schlepper — Tugboat



Abbildung 0.5: Statue of Liberty

den „Forre stump“¹ und den „Store stump“², dann folgen „Forre mars“³ und „Store mars“⁴, zuletzt noch „Fokk“⁵ und „Storseil“⁶. Die Kommandosprache ist größtenteils Englisch mit einigen Teilen Norwegisch. Vor allem die Segel und Leinenbezeichnungen sind in Norwegisch. Auch üben wir die Kommandos zum Handhaben der Enden. Ein Pfiff heißt holen, zwei Pfiffe festholen, dann „kom smut“ losegeben, und zuletzt „kom up“ loslassen. Vor allem die beiden Marssegel sind anstrengend, die Rahen werden zum Festmachen der Segel heruntergelassen, um den Schwerpunkt nach unten zu verlagern. Beim Setzen müssen die Rahen, nachdem die Segel losgemacht und die Schoten angeholt sind, wieder nach oben geholt werden. Jede Rah wiegt etwas über drei Tonnen. Nur mit Unterstützung einer sechsscheibigen Talje, ist das eine ganz schöne Schinderei.

Um zwölf ist Wachablösung. Ich nehme mir jetzt die Zeit, die Umgebung auf mich wirken zu lassen. An Backbord sind in der Ferne noch einige Leuchtfeuer zu erkennen. Über uns spannt sich ein grandioser mondloser Nachthimmel. Zum ersten Mal habe ich diesen Anblick vor Augen. So klar habe ich nach meinem Wissen die Sterne noch nie gesehen. Ich lasse die Weite und Ruhe auf mich wirken. Wir laufen jetzt bei leichten Wind aus südwestlicher Richtung zum ersten Mal unter Segeln. Die rote Wache ist dabei, die restlichen Segel zu setzen, als ich mich in die Hängematte verziehe.

English

Early in the morning we are raised. In the hammock I have slept like a log. A cold shower clears the brain and after a hardy breakfast we are ready for the day and the things that are

¹Voruntermars

²Großuntermars

³Vorobermars

⁴Großobermars

⁵Fokk

⁶Großsegel



Abbildung 0.6: Good Bye America

awaiting us.

Soon the other trainees arrive and are being showed to their quarters. John is making up the three watches. He tries to make everybody happy. He is a wonder of patience. At noon he gathers our passports in order to clear with the customs. The trainees are distributed into three watches of thirty men each. "Red Watch" for the time from zero to four, "Green Watch" from four to eight and last but not least "Blue Watch" from eight to twelve. I'm member of the "Blue Watch" with the number eighteen. Everybody is given a number for the rollcall at the beginning and the end of each watch. Having a number makes the task of looking for everybody easier for the crew and the watchleaders. There are people of twelve nations aboard. The command language is English with the sails and ropes and some special commands in Norwegian. In my sparetime I start to memorize the ropes and where they are made fast. It seems to be the right thing to do, because if you want to get along on a big sailingship the most important thing is "to know the ropes".

At four in the afternoon we are cleared to leave port. The pilot comes aboard and a harbortug tows us into the middle of the river. The ship turns and now our bow points to the open sea. On our port side we see the skyline of New York and realize deeply the gap where the towers of the WTC are missing. Soon the Statue of Liberty comes in sight on starboard ahead. It is a marvelous view with the already setting sun. As we pass, there is a gaffrigged schooner heading up river. That should make a good picture. Then we pass underneath a big bridge. At "Ambrose Light" the pilot is picked up. Finally we are under way. Astern we can see the masts of the following "Christian Radich". Slowly America fades in the light of the setting sun, this will be our last glimpse of land for the next weeks.

Now the watchduty begins for real. After diner at eight the blue watch takes over. Our watchleader Ramond introduces himself and his team. We are directed to some ropes and start to set sail. First we set some staysails and the foresail, mainsail, then lower and upper topsails on the fore and the main mast. In Norwegian they are called "Fokk", "Storeseil", "Forrestump", "Storestump" "Forremars" and "Storemars". We start to learn the names of the ropes, like buntline or clewline and the places where every rope is made fast on deck. It

turns out that it is hard work to set the sails. For instance, we must heave up the yards of the uppertopsails. Each yard weighs three tons. When at twelve we are released, I am really fagged out.

I take my time for a last cigarette and sit myself down on a bunk on the windward side of the ship. I look up to the stars. It is a moonless night, the sky is clear and the stars are shining so bright like I have never seen before. On our portside I can see the lights of some distant lighthouses. The engines are shut down and for the first time we are sailing. Everything is quiet and calm, it seems as if we are sailing right through the stars. Here I will find some peace of mind again, I am sure.

Ostwärts

Eastward, to the rising of the sun

12.10.2001

Deutsch — German

Sofort nach dem Wecken gehe ich an Deck, um den Sonnenaufgang zu erleben. Genau voraus erhebt sich die Sonne rot über dem Horizont. Wir machen gerade noch genug Fahrt, um Ruder im Schiff zu haben. Die Morgenwache vergeht mit Segeltrimmen und Leinenkunde, damit wir unsere Posten ohne die Anleitung der Stammbesatzung finden und auch keinen Blödsinn anrichten. Zum ersten Mal habe ich Brückenwache. In jeder Wache müssen fünf Spezialwachen im stündlichen Wechsel besetzt werden:

Ausguck auf dem Vorschiff. Falls etwas gesichtet wird, muß die Brücke mit einem Glockensignal benachrichtigt werden. Ein Glockenschlag für ein Objekt an Steuerbord, zwei für Backbord und drei für etwas recht voraus⁷.

Rudergänger steht am Ruder und hält möglichst genau den angegebenen Kurs.

Mann über Bord Ausguck am Heck, damit keiner ungesehen verlorenght.

Feuerwache der tägliche Spaziergang. Viertelstündlich eine Patrouille durch das Schiff auf einer vorgegebenen Route, damit nichts anbrennt.

Brückenwache hier muß auf Telephon und Sprechfunk geachtet werden. Man hat außerdem die Möglichkeit, sich auf den Monitoren der Brücke über die augenblickliche Position und Windstärke zu informieren.

Auf der Brücke ist die „Statsraad Lehmkuhl“ mit den modernsten Navigations- und Schiffführungsgeräten ausgestattet. Ein Radar warnt vor anderen Schiffen; auch Regenböen sind darauf zu erkennen, so daß rechtzeitig etwas unternommen werden kann. Ein sich näherndes Schiff wird vom Wachoffizier über Funk angerufen, und die meisten kommen der Bitte nach, uns achtern zu passieren, wenn sie erfahren, daß wir ein Segelschulschiff sind.

Ein weiterer Monitor zeigt Anfangs- und Zielpunkt der Reise, die augenblickliche Position und Fahrt und die nötige Durchschnittsgeschwindigkeit zur termingerechten Ankunft.

Nach dem üppigen Mittagessen genießen wir das schöne Wetter. Entgegen aller Annahmen präsentiert sich der Atlantik im Oktober mit sommerlichen Temperaturen und leichten Winden. Die Ruhezeit bis zur nächsten Wache ist nötig, da sich die ungewohnten Arbeiten doch etwas

⁷genau voraus



Abbildung 0.7: Der Sonne entgegen — To the rising of the Sun

bemerkbar machen, vom Holen sind die Hände recht empfindlich, und auch etwas Muskelkater macht sich bemerkbar.

In der Abendwache bergen wir alle Rahsegel, da der Wind fast gänzlich eingeschlafen ist. Unter Maschine geht es weiter. In der verbleibenden Zeit wieder Segelkunde, damit auch bald alles sitzt.

Mein Kopf gewöhnt sich langsam an die neue Umgebung, mir fallen viele Dinge ein, die ich noch in Spetzgart gelernt habe. Ich stelle fest, daß dort ein reicher Grundstock an nautischem Wissen gelegt wurde. Jetzt kann ich rasch darauf zurückgreifen, und bald habe ich die wesentlichen Dinge begriffen.

Nach Wachende lasse ich wieder die grandiose Himmelsszenerie auf mich wirken. Todmüde klettere ich in meine Hängematte. Ich habe mich eingewöhnt und schlafe wie ein Stein.



Abbildung 0.8: Malerarbeiten — Painting

English

I get on deck as soon as we are awakened in the morning. A sunrise in all kinds of red is awaiting me.

Red sky in the morning
Sailor take warning
Red sky at night
Sailor's delight.

We are making just enough speed to give her steerageway. The morning watch brings the usual trimming and bracing of the sails and more practice in ropes and sailhandling. Some go aloft and learn how to fasten and loosen the sails from the yards. It is my first turn on the bridge watch. There are five special posts that have to be manned on an hourly basis by each watch:

Lookout Posted on the forecastle and in heavy weather on the poopdeck. Has to sing out objects in the ship's way. To signal the helmsman, we have to use the ship's bell.

- One bell — object starboard ahead
- Two bells — object port ahead
- Three bells — object straight ahead

Helmsman Has to steer the ship according to officers orders.

Man over board watch Posted on the astern part of the poopdeck, has to keep a keen eye on everybody. If somebody falls overboard, he has to throw a lifebuoy and sing out loud "Man over board". So that the proper manoeuvres are started to get the man aboard again.

Firewatch Has to patrol the ship on a given route and report fire or water or every other hazard inside the ship.

Bridgwatch Posted on the bridge, listens for incoming radio and telephone calls.

The "Statsraad Lehmkuhl" is equipped with the latest gimmicks like GPS and radar. The course and position are monitored on a computer and besides ships you can even see rain-squalls on the radar screen. When there are motorized ships approaching, the officer of the watch calls them on the radio and tells them that we are a sail training ship, and that they have to give way, and usually they are doing so. At twelve we are released by the red watch, and after lunch we are sitting on deck and take a rest after the unfamiliar work of sailhandling. The wind is lessening and in the evening we give up the sails and start the engine to keep our schedule. I realize that my brain starts working in the right fashion, I remember the things I learned as a youth in a boarding school near the "Bodensee". I realize that my sealegs haven't left me. At night I enjoy the sight of the autumn sky again.

13.10.2001

Deutsch

Morgens läuft die „Statsraad Lehmkuhl“ wieder unter Segeln. Die Grüne Wache hat die unteren Rahsegel gesetzt. Wir setzen Fock und Großsegel. Der Wind hat auf Nordost gedreht und bläst mit Stärke fünf bis sechs. Die „Statsraad Lehmkuhl“ segelt hoch am Wind. Es steht ein alter Schwell. Ein tropischer Sturm liegt südöstlich von uns und zieht nordwärts. In der Karibik soll Karen, so heißt das Tief, als Hurrikan ganz schön gewütet haben. Der Seegang fordert jetzt die ersten Opfer, deshalb fällt das Mittagessen noch üppiger aus als sonst, da einige doch nicht die rechte Lust zum Essen verspüren.

Gegen Mittag sichten wir Delphine, sie spielen eine Zeitlang um das Schiff, nach einiger Zeit verschwinden sie wieder. Ihre Neugier scheint befriedigt zu sein. Der Wind legt konstant zu, und der Seegang wird immer höher. Wir geben die Royal- und Bramsegel auf. In Luv kommt jetzt Spritzwasser über, wir geben auch die oberen Stagesegel auf. Von zehn bis elf Uhr abends stehe ich auf Ausguck. Ich kann die Hand vor Augen nicht erkennen. Wir fahren in völliger Finsternis. Der Bug kämpft sich über die jetzt etwa acht Meter hohen Wellen, ich komme mir vor wie auf einer Achterbahn.

Die Hängematte ist angenehm ruhig nach den ungewohnt heftigen Bewegungen des Abends.

English

We are under sail again. The green watch has set some sails and now it is our job to get the rest of the sails set. The wind is now blowing with force five. We are sailing close hauled on the starboardbow. The sea is building up. The remains of the hurricane "Karen" are 190 nm ahead of us, now calmed down to a normal tropical storm. The captain wants to take the southwesterly and southern part of this deep pressure area to give us a shove in the direction of the Azores.

The ship lists to starboard and crashes through waves of eight meters height. The wind is constantly rising and on the windward side we take over some squalls of water. On deck thick ropes are strung out, so that we can take a hold when we have to move and might lose our



Abbildung 0.9: Blick nach oben — looking up



Abbildung 0.10: Nachts am Ruder — At the helm

balance. Some of the trainees have a hard time, since their stomach is not yet accustomed to the ship's movement, so they are seasick and have to go through a very hard time.

This night is my first turn as a lookout. From eleven to twelve, I am out there on the forecabin. The night is pitchdark and the ship is climbing over the waves. I feel like I am driving in a rollercoaster. There is absolutely nothing to see.

The hammock is really comforting, since it doesn't move.

14.10.2001

Deutsch

Der Wind hat etwas nachgelassen, wir haben bis auf den Besan alle Segel gesetzt. Wir haben frische nordwestliche Winde zu erwarten. Die Seekrankheit fordert noch einige Opfer. Manchmal nehmen Regenschauer die Sicht. Wir machen gute Fahrt.

Der Wind dreht immer achterlicher. In der Abendwache stehe ich von elf bis zwölf am Ruder. Der Wind kommt jetzt direkt von achtern. Die „Statsraad Lehmkuhl“ ist deshalb schwer auf Kurs zu halten. Ich muß mich auch an das hydraulische Ruder gewöhnen. Da kein Ruderdruck zu spüren ist, muß man sich am Ruderlageanzeiger orientieren.

English

The wind has calmed down a little, we have all sails set, except the mizzen. The wind is shifting to northwest. Some of us are still seasick. But everything seems to brighten up as we feel more and more at home in our new surroundings.

In the eveningwatch I have to take the helm, she is very hard to handle. The wind is now from right astern so the "Statsraad Lehmkuhl" is constantly trying to turn to one side or the other. I have to get accustomed fast to the hydraulic rudder to keep her on the given course.



Abbildung 0.11: Sommerfrische — Leisure Time

15.10.2001

Deutsch

Der Wind hat auf drei nachgelassen, es ist wieder sonnig, und wir fühlen uns wie in der Sommerfrische. Am Nachmittag hält John, der Shipsergeant, wieder einen Vortrag über den Atlantik. Wir üben Shanty-Singen. Nachts werden die Uhren um eine Stunde vorgestellt. Wir haben jetzt etwa ein Viertel der Strecke zu den Azoren hinter uns.

English

The wind has calmed down to force three, again the sun is shining and we enjoy the beautiful weather. I would never have expected such warm temperatures in the middle of October but we are sailing on a southerly course on the great circle to the Azores. In the afternoon we are taking a lesson about the Atlantic by John. We also practice for the shanty contest. In the night we set our watches one hour ahead. We have one quart of our voyage to the Azores behind us.

16.10.2001

Deutsch

Karen, das tropische Sturmtief, ist endgültig weg. Wir genießen Sommerfische pur. Am Nachmittag beobachten wir fliegende Fische rund ums Schiff. Abends bergen wir die Rahsegel und laufen unter Maschine weiter.



Abbildung 0.12: Kaiserwetter — Like in summer

English

Karen is finally gone. In the afternoon we sight some flying fish. The wind is almost gone and in the evening we give up all sails and commence under engine. Some old rhymes about the weather come to my mind, here is just a small sampling:

Sea-gull, sea-gull sit on the sand!
It's never good weather when you're on the land.

Trace the sky with painter's brush,
The winds around you will soon rush.

Sound traveling far and wide
A stormy day will betide.

At sea with low or falling glass
Soundly sleeps the careless ass,
Only when its high and risin',
Safely rests the careful wise 'un.

17.10.2001**Deutsch**

Wir laufen immer noch unter Maschine ostwärts. Nachmittags gibt der Erste Navigationsunterricht. Das ist alles bekannt, hier kann ich auf altes Wissen zurückgreifen. Ich habe heute Dienst in der Cafeteria. Deshalb habe ich wachfrei und kann mich dem Müßiggang hingeben. Ich habe den Dienst von Fiona übernommen, die sich gestern wohl einen leichten Sonnenstich eingefangen hat. Die übliche Bekleidung ist ein T-Shirt. Nachts ist der Himmel überwältigend.



Abbildung 0.13: Abendstimmung — Sunset

Mittags haben wir etwa zwei Meilen achteraus einige Wale gesichtet. Abends setzen wir wieder Segel. Das Wetter ist sommerlich, und wir laufen mit fast zwölf Knoten unter Segeln.

English

Today I took over the duty in the cafeteria, because Fiona took too much sun yesterday. We are still operating under engine. In the afternoon we are taking a lesson in astronomical navigation, held by the second mate. The wind freshens and we set sail again. In the evening she is running with twelve knots, it can't get much better. At night I am sitting on deck and watch the beautiful night.

18.10.2001

Deutsch

Es kann kaum besser werden, wir laufen mit über dreizehn Knoten unter Segeln. Am Himmel Schönwetterwolken. Milde Temperaturen. Es ist unglaublich, ich hatte mit kaltem und hartem Wetter gerechnet und entsprechende Kleidung mitgenommen. Zum Glück habe ich reichlich T-Shirts für diese Sommerfrische. Am Abend gibt der Segelmacher Phillip eine Einführung in die Kunst der seemännischen Handarbeiten. Wer will, kann auch einen Zampel aus alten Segeln nähen. Wenn alle Segel getrimmt sind, ist es ein Genuß, zu spüren, wie sich die „Statsraad Lehmkuhl“ durch die See gräbt.

Am Nachthimmel zeigt sich zum ersten Mal eine schmale Mondsichel. Ich habe das Gefühl, direkt in den Himmel zu segeln. Im Ausguck ist es schwierig zu entscheiden, ob das Licht voraus ein Hecklicht oder ein Stern ist, der sich gerade über die Kimm schiebt.



Abbildung 0.14: Nähstunde — Sewing dittybags

English

She is moving with thirteen knots under sail, the weather is fair, mild temperatures and the sun shines bright, some white patches of cloud in a deep blue sky and a blue, white speckled sea around us. Who needs anything more.

Phillip, the sailmaker is teaching how to sew sails and those who want get the chance to sew a ditty bag from old used sails.

The moon shows up for the first time in this night. The stars are so bright, that I have difficulties to distinguish a star, rising over the horizon, from a sternlight of another ship. We are sailing in a sea of stars, right trough heaven. I have never seen a night like this before. In a night like this I realize which things are really important. The rest I leave behind. Deep thoughts and feelings drift through my mind, for the first time in years I feel really free and at rest.

19.10.2001

Deutsch

Leichter Regen begrüßt uns an Deck, die Royals werden gesetzt und alle Rahen getrimmt. Um neun Uhr morgens dann eine Regenböe. Der Wind dreht um 100 Grad. Wir müssen rundbrassen. Die Freiwache wird an Deck geholt, und in einer großen gemeinsamen Anstrengung brassen wir alle zehn Rahen gleichzeitig rund. Danach werden alle Stagsegel und der Besan geschiftet. Als alles getan ist, sind wir alle recht ausgepumpt, aber auch stolz, weil doch alles reibungslos geklappt hat. Langsam werden wir immer besser.

Abends dann wieder Sterne und milde Temperaturen. Ein Frachter passiert uns eine Seemeile voraus.



Abbildung 0.15: Unter vollen Segeln — Under full sail

English

Light rain is greeting us in the morning. At nine the wind shifts hundred degrees in a rainsquall. The free watches are called to duty and in one big effort we brace all yardarms around. Then we shift all staysails and the mizzen to the other side. When the work is done, we are all fagged out, but proud because we did a rather good job, according to the boatswain. We are getting better with every day at sea.

Mild temperatures again in the night and a bright sky. A ship crosses our course a mile ahead.

20.10.2001

Deutsch

Voraus sind vormittags die Masten der „Christian Radich“ zu erkennen, der Rumpf ist noch unter der Kimm. An Steuerbord passiert uns ein Tanker. Nur die Aufbauten sind über der Kimm zu sehen.

Am späten Nachmittag überholen wir die „Christian Radich“. Ich hoffe, die Aufnahmen gelingen, wann treffen sich in unserer Zeit noch zwei Segler inmitten des Atlantiks.

Wir beobachten einen grandiosen Sonnenuntergang. Solche Anblicke sind selten. Ich hoffe, die gemachten Aufnahmen zeigen wenigstens einen Abglanz dieser Pracht.

English

In the morning we sight the masts of the "Christian Radich" starboard ahead of us. Her hull is still under the horizon. We will pass her in the late afternoon. On the starboard side a big tanker passes us hull-down on an opposite course.



Abbildung 0.16: Christian Radich



Abbildung 0.17: Sonnenuntergang auf See — Sunset



Abbildung 0.18: Oktober

We have closed the gap to the "Christian Radich". Everybody is watching. We pass in a distance of five hundred meters. The sun is setting astern of us. Two sailing ships meeting in the middle of the Atlantic that happens less and less in our days. I hope the photographs will show parts of this great scenery. At sundown we are 180 miles north of the position, where the German sail training ship "Pamir" foundered in the hurricane Carrie on September 21st, 1957. Her last position was $37^{\circ}57'W$, $40^{\circ}N$. On August 10th, she sailed from Buenos Ayres with a cargo of grain in bulk. Out of the crew of 86 only six men survived.

21. — 22.10.2001

Deutsch

Wir laufen immer noch mit elf bis vierzehn Knoten, das Wetter ist weiterhin mild und sonnig. Wir beschäftigen uns mit Unterricht in Navigation und Segelnähen. Sobald die Segel getrimmt sind, ist Schiffskunde oder sonstiger Unterricht angesagt.

Wir nähern uns den Azoren mit Macht.

English

She is running with eleven to fourteen knots. The weather is still at his best. In the afternoon we take lessons in navigation and sewing. Aside the usual trimming of the sails we lay at our leisure and enjoy the fast and beautiful voyage under sail. We will reach the Azores well ahead of our schedule.



Abbildung 0.19: Land ho

23.10.2001

Deutsch

Morgens sichten wir Pico, die erste Insel der Azoren. Sie ist etwa fünf Meilen an Backbord schemenhaft im Dunst zu erkennen. Wir sind vier Tage zu früh. Morgen werden wir vor São Miguel auf Rede ankern und am Donnerstag früh in Ponta Delgada einlaufen.

English

Land ho. In the morning we sighted Pico, the first island of the Azores. We have about a hundred miles to go for São Miguel. We are four days early, so we will anchor at Baia da Capella.

24.10.2001

Deutsch

Seit morgens liegen wir bei Baia da Capella vor Anker. Jetzt wird Reinschiff gemacht und alles Messing auf Hochglanz poliert. Am späten Nachmittag strahlt alles zur Zufriedenheit des Sergeants. Danach nehmen wir ein Bad im Atlantik. Abends veranstalten wir an Deck ein Bordfest. Zum ersten Mal wird Bier ausgeschenkt. Kapitän Seidl mischt sich unters gemeine Volk, und bald werden unter seiner Leitung Shantys und andere Lieder gesungen. Weit nach Mitternacht kehrt dann Ruhe ein.



Abbildung 0.20: Zum Ankerplatz — Anchorage

English

Finally, we are at Anchor. The rising sun is shining on the small town of Baia da Capella. We start polishing the brass on the ship. She is an old lady and there is much brass to work on. In the late afternoon, everything is shipshape again. The brass is shining in the sun. After the work is done, we are taking a swim in the Atlantic ocean. In the evening we are having a party on deck and for the first time some beers are served. We sing along under the command of our captain and enjoy the ending of the first part of our voyage.

25.10.2001

Deutsch

Frühmorgens gehen wir Anker auf und laufen unter Maschine um die nahe Inselfspitze herum. Schon um neun Uhr kommt der Hafenslotse von Ponta Delgada an Bord, und bald liegen wir an der Außenmole des Inselhafens. Zoll und Agenten kommen an Bord. Jetzt muß noch einklariert werden, und dann geht's auf zum ersten Landgang nach mehr als zwei Wochen.

English

Early in the morning the anchor is heaved aboard. The last miles to Ponta Delgada we drive under engine. At ten the lines are made fast and we are looking forward to our first shore leave. The local ships agent and the Portuguese customs officer come aboard. At two we are cleared in and ready to have a look at the town.



Abbildung 0.21: Ponta Delgada



Abbildung 0.22: Leinen fest — Avast

Die Azoren — Terra Incognita

Da kann man sich mal ein Hoch ansehen Some facts about the Azores

Deutsch

Azorenhoch, das ist so ziemlich das einzige, was ich bisher mit den Azoren in Verbindung gebracht habe. An Bord wurden wir auf die Inseln vorbereitet. Wir haben in Ponta Delgada, der Hauptstadt, auf der Insel São Miguel festgemacht.

Die Azoren sind eine weit auseinandergezogene Inselgruppe im Atlantik. Das Klima ist subtropisch. Die Inseln sind beschaulich und werden noch nicht von vielen Touristen besucht. Das Wasser ist herrlich klar. Die Landschaft ist geprägt von vulkanischen Bergen, Kraterseen und herrlichen Steilküsten. Auch jetzt Ende Oktober sind noch Spuren der üppigen Vegetation zu erkennen. Im Sommer sind die Inseln sicher ein wahres Blumenmeer. In dieser vulkanischen Umgebung gibt es auch Mineralquellen. Die Strände sind durch die Vulkanasche dunkel und meistens von Steilküsten eingerahmt.

English

Açores, islands (1991 pop. 241,592), 905 sq mi (2,344 sq km), in the Atlantic Ocean, c.900 mi (1,448 km) W of mainland Portugal. Administratively an autonomous region of Portugal, they are divided into three districts named after their capitals:

- Ponta Delgada on São Miguel
- Angra do Herosmo on Terceira
- Horta on Faial

The nine main islands are São Miguel (the largest) and Santa Maria in the southeast; Terceira, Pico, Faial, São Jorge, and Graciosa in the center; and Flores and Corvo in the northwest. Ponta Delgada is the largest city. The fertile soil yields many crops and supports vineyards. The islands are also a resort area, although there is volcanic activity. The United States maintains a NATO air base in the islands. The Azores may have been known to the ancients and were included on a map in 1351. Portuguese sailors reached them in 1427 or 1431, but colonization did not begin until 1445 under Diego de Sevilha or Gonalo Velho Cabral (who may have been there in 1431). During the colonial period, the Azores were a stopover point for treasure fleets returning from the New World, and many ships were lost there due to hurricanes or pirates. The islands were used as a place of exile and were also the site of naval battles between the English and the Spanish. In



Abbildung 0.23: Azorenhoch ? — High pressure ?

the 19th century, they were used by supporters of Maria II against Dom Miguel. In the 20th century, there has been a large outmigration to the United States.

Erster Landgang Shore Leave

Deutsch

Um zwei Uhr ist es soweit. Zusammen mit Nils, Christof und Rolf gehe ich an Land, und wir machen uns auf, die Stadt zu erkunden.

Zuerst scheint sich die Mole zu bewegen, aber nach einiger Zeit festigt sich der Untergrund wieder. Wir passieren ein festgemachtes Containerschiff und einen löschenden Öltanker. Am Hafeneingang liegt sehr mächtig ein altes Fort, das auch noch heute von der portugiesischen Marine genutzt wird. Dort gibt es zwei Möglichkeiten, in die Stadt zu gelangen. Nils entscheidet sich für die kürzere, und wir warten dann etwa zehn Minuten auf ihn. Nachdem wir Geld gewechselt haben suchen wir uns ein nettes Straßencafé und genießen nach zwei Wochen Sitzplätze, die nicht schaukeln, und richtigen Kaffee. Alles erscheint preiswert. In den Geschäften ist keine „Bild“-Zeitung zu bekommen. Also gibt es hier wohl auch nicht zu viele Touristen.

Nach einer ersten Erfrischung machen wir uns auf, die vorbereiteten Postkarten zu versenden. Punto Delgada ist ziemlich verwinkelt, die Bürgersteige in den engen Straßen und Gassen bieten meist nur für eine Person Platz. Manchmal ist es wie Spießrutenlaufen zwischen den Autos. In der Innenstadt gibt es jedoch einige für den Verkehr gesperrte Straßen. Die Stadt ist bald erkundet, und wir machen einen Bummel am Hafen entlang. Ein modernes Einkaufs- und Tourismuszentrum ist hier der zentrale Punkt. Die Architektur ist modern und paßt nicht unbedingt zum malerischen Bild der übrigen Stadt. Das Bild der an der Außenmole des Hafens festgemachten Großsegler ist dominierend. Schon jetzt bilden sie eine kleine

Sehenswürdigkeit.

Der Abend naht, und es wird Zeit, sich nach etwas Eßbarem umzusehen. Wir landen in einem kleinen Restaurant in der Altstadt. Nils haben wir inzwischen aus den Augen verloren. Mit Unterstützung einer sehr freundlichen Bedienung arbeiten wir uns durch die Speisekarte. Das bestellte „Supersteak“ entpuppt sich als Riesenportion. Mit Unterstützung einer Flasche Rotwein ist es gerade noch zu bewältigen. Bald finden sich noch andere Besatzungsmitglieder und auch der Kapitän in unserem Restaurant ein. Es entwickelt sich ein fröhliches und ausgelassenes Zusammensein, das erst mit der Sperrstunde endet. In guter Stimmung machen wir uns auf zu unseren Hängematten. Unterwegs beschließen wir, am nächsten Tag ein Auto zu mieten und eine Inselrundfahrt zu unternehmen.

English

Finally we are ready for a walk around Ponta Delgada. We enter the pier and suddenly the world starts moving. The solid concrete building seem to list over. After two weeks in a constantly moving world, we are not accustomed to the motionless land any more. It takes some time to readjust. We walk along the pier and at the end we reach an old fortification, still in use by the Portuguese Navy. There are two routes to get into town. Nils, a shipmate, takes the shortcut, and we have to wait for ten minutes for him to catch up. We reach the town and change some money to the local currency. We start to have a look at the town. Except one large tourist center at the waterfront, everything is in the original state. There are narrow streets and sometimes it is hard to escape the cars. Soon we reach an area, where there are no cars allowed. Meanwhile we have lost Nils.

We enter a cafeteria and get us some cups of coffee. For the first time in two weeks, our chairs don't move. We just stroll around the town. Soon the evening arrives. We are looking for a place to have diner. Finally we stop in a small restaurant. After two weeks aboard, we long for a real piece of meet, so we order a "Supersteak" with chips and salad. With the help of a bottle of wine we are able to eat all. After some coffee and added pineapple liqueur we are finished and walk back to our ship.

Azorentour Tour around São Miquel

Deutsch

Mit dem gemieteten Kleinwagen macht sich die „subsbench“, Nils, Christof, Rolf und ich, auf, die Wunder von Saõ Miquel zu erkunden. Die Küstenstraße ist schmal und kurvig, sobald wir Ponta Delgada verlassen haben. Wir folgen ihr für einige Kilometer und lassen uns von den kleinen Orten und der Küstenlandschaft verzaubern. Wir wenden uns bald von der Küste ab, und auf einer gewundenen Bergstraße erreichen wir die Geysire und den Kratersee bei Furnas. Hier nimmt Nils ein kurzes Bad im recht kalten Kratersee, eigentlich hatte er wegen der naheliegenden heißen Quellen wärmeres Wasser erwartet. Wir fahren jetzt durch die Berge zur anderen Seite der Insel. Das Wetter ändert sich ständig. Sonnenschein wechselt sich mit Nieselregen und Nebel ab, die Landschaften bieten dadurch immer neue Stimmungen, deshalb ist es



Abbildung 0.24: Landschaft pur — Azores

anstrengend, diesen ständigen Wechsel auf Film zu bannen. Auf der anderen Inselfeite fahren wir die Steilküste entlang und halten an verschiedenen Aussichtspunkten. Die Steilküste bietet im wechselnden Licht prachtvolle Anblicke. In einem kleinen Ort finden wir ein Restaurant zum verspäteten Mittagessen. Ich probiere die einheimische Küche aus und bestelle Kutteln mit weißen Bohnen. Das Essen ist wieder sehr reichhaltig und mundet vortrefflich. Auf der Weiterfahrt passieren wir eine Teeplantage. Wir halten in der Nähe des Hauptgebäudes. Das Anwesen erscheint menschenleer. Nach einigem Suchen finden wir jedoch einen der Bewohner, der uns bereitwillig die Teefabrik mit Maschinen aus dem vorigen Jahrhundert zeigt und uns auch azorischen Tee verkauft. Ein ausgefallenes Mitbringsel von den einzigen Teeplantagen Europas. Überwältigt von den Eindrücken, erreichen wir spät unseren Liegeplatz.

Hier herrscht ziemliche Aufregung. Es wurde beschlossen, daß wir einen Tag früher als geplant auslaufen. Jetzt müssen alle Trainees und Besatzungsmitglieder, die sich bis Sonntag abgemeldet haben, von der Änderung des Planes unterrichtet werden. John hat wieder einmal alle Hände voll zu tun.

English

Early in the next morning we rent a small car to take a trip around the island. The „Subsbench“, Nils, Christoff, Rolf and me, is off to discover the new country. We enter the coastal highway, but at the end of the town, the highway changes to a narrow winding road along the beautiful coast of São Miguel. Soon we turn left into the mountains, and soon we reach the lake near Furnas with its warm wells. Nils insists to take a swim in the lake. The weather is constantly changing, sometimes we are driving right through the clouds, that surround the mountains, then the sun is shining bright. We visit the only tea plantation in Europe, where we buy some local tea for souvenirs. Late in the evening we return to Ponta Delgada, for another supersteak. When we reach the ship, everything is in a turmoil. It has been decided to leave port tomorrow and not on Sunday. The fees of the harbor pilot are outrageous on Sundays. John has to find everybody and tell them about that change of plans.



Abbildung 0.25: Es geht weiter — She will follow soon

Abschied von den Azoren Farewell to the Azores

Deutsch

Wir geben den gemieteten Wagen zurück und besorgen noch Andenken an diese wunderbare Insel. Zum Mittagessen genehmigen wir uns nochmal ein „Supersteak“ und eine Flasche Wein. Dann ist die Zeit des Abschieds gekommen.

English

We return the rented car and buy some last souvenirs. Then we return to the ship and make everything ready to leave. At four o'clock we are towed from the pier by a harbortug. We are underway again.

Nach Brest

Bound for Brest

27.11.2001

Deutsch

Der Nordostwind drückt das Schiff gegen die Außenmole, deshalb zieht uns um vier Uhr nachmittags ein Schlepper von der Pier und bietet Unterstützung beim Drehen des Schiffes. Wir nehmen jetzt Kurs auf Brest. Achteraus erkennen wir die „Christian Radich“, die sich ebenfalls zum Auslaufen fertigmacht. Sobald wir den Hafen verlassen haben, beginnen wieder die Seewachen. Wir setzen Segel, und bald laufen wir hoch am Wind, der steif aus Nordost weht. Wir machen gute Fahrt. Durch die in Luv liegende Insel Saõ Miguel sind wir noch vom Seegang abgeschirmt. Ich bin mir sicher, da kommt noch einiges auf uns zu. Der Windmesser beim Ruder zeigt etwa sieben bis acht Windstärken an. Bald werden an Deck und in den Schlafräumen Strecktaue gespannt, damit wir bei Seegang Halt finden können.

Je mehr wir aus dem Lee von Saõ Miguel herauskommen, um so mehr nimmt der Seegang zu. Jetzt rächen sich Wein und Essen bei einigen. Sie haben beim Landgang ihre Seebeine eingebüßt. Ein kalter Mond erhellt nun nachts die immer unruhiger werdende See. In der Takelage heult der zunehmende Wind. Die Besegelung wird der Windstärke angepaßt. Die Arbeit wird jetzt sehr anstrengend. Es erfordert viel Kraft, auf den Beinen zu bleiben. Einzelne Regenböen nehmen die Sicht. Danach bescheint der Mond eine unwirklich wirkende Szenerie. Nirgendwo kann man dem Heulen des Windes entgehen. Die „Statsraad Lehmkuhl“ arbeitet jetzt hart in den zunehmenden Seen.

Die Windrichtung ist ungewöhnlich für dieses Seegebiet. Wir können unser Ziel Brest nicht anliegen und laufen mehr oder weniger auf die portugiesische Küste zu. Hoffentlich raumt der Wind in den nächsten Tagen, damit wir Brest anliegen können.

English

The watchduty starts immediately after we have left port. In a fresh northeasterly wind we start to set sail again. Soon the engine is turned off and we are sailing. The royals and topgallant we left made fast, as well as the upper staysails. To windward lies the island São Miguel, that shields us from the waves. When we will leave this shelter, there is more to come. When we reach the open sea, waves and wind start to build up. The ship is prepared for rough weather. The wind is blowing from northeasterly directions and increasing. We are in for a hard time.

It takes a considerable effort to keep the footing and not to stumble around the deck. Some shipmates are already seasick.



Abbildung 0.26: Vorboten — More to come?



Abbildung 0.27: Brassen — Bracing



Abbildung 0.28: Die See wird wild — Blowing great guns

In the night a cold moon shines on a stormy sea, clouds are racing across the sky, the wind is howling in the rigging, on the windward side we are taking over some water. The work on the braces gets really rough and exhausting. When the watch is over we stumble to our hammock and when we get into we are happy that the movement stops for a while.

28.10.2001

Deutsch

Immer noch stürmischer Wind aus Nord bis Nordost. Wir steuern Ostkurs. So kommen wir Brest kaum näher. Das Trimmen der Segel wird zur Schwerstarbeit. In der Nacht ist der Getränkebereiter in der Cafeteria über Stag gegangen. Das Geschirrspülen erzeugt einigen Bruch. Wir steigen auf Pappteller um. Es ist erstaunlich, daß die beiden Smutjes überhaupt noch ein warmes Essen in der schaukelnden Kombüse kochen können.

Das Laufen wird immer schwieriger. Ich habe das Gefühl, immer bergauf zu gehen. Das Heulen des Windes in der Takelage steigert sich noch. Aus Sicherheitsgründen ist es jetzt nicht mehr möglich zu duschen.

Gegen elf Uhr morgens werde ich wegen eines Telephonanrufs auf die Brücke gerufen. Es ist meine Tochter Alexandra. Sie überrascht mich mit der Nachricht von einem Küchenbrand in unserer Wohnung. Alex ist zum Glück wohlauf, und mit der Hilfe von Heike hat sie soweit alles in die Reihe gebracht, mit den Versicherungen ist schon alles geregelt. Mit gemischten Gefühlen beende ich das Telephonat; was für ein Chaos wird mich wohl zu Hause erwarten. Die trüben Gedanken verblassen jedoch schnell, angesichts der aufgewühlten See wird manches unwichtig, das mich sonst belasten würde. Ich gewinne zusehends Abstand zu den Geschehnissen der letzten Jahre. Die Zeit vergeht wie im Fluge.

Nachts bietet die mondbeschienene See ein fast unwirkliches Bild. Gelegentlich kommt in Luv Spritzwasser über. Die Luft ist voller Salz. Die Lederjacke hat zu Wachende immer einen



Abbildung 0.29: Ausblick — What a look

weißen Überzug. Diese Anschaffung hat sich wirklich gelohnt, bis auf einige Ausnahmen ist die wasserdichte U-Boot-Lederjacke das ideale Kleidungsstück.

English

Still galeforce winds and rough sea. At eleven I am called to the bridge, my daughter calls me on the phone and informs me, that at home the kitchen has burnt down. First things first, nothing happened to my daughter, she is okay. The rest has to wait till I return and will be taken over by the insurance. In this surroundings the whole thing seems not to be so important.

Now it is too dangerous to use the showers. The meals are now taken from cardboard plates. It is too dangerous to wash the porcelain too much cracks. The decks are always moving. I have the feeling, that I am constantly walking uphill.

29. — 31.10.2001

Deutsch

Wir haben nur noch Sturmbesegelung gesetzt, also die Untermarssegel und die unteren Stagsegel. Der Wind dreht immer mehr auf Nordost. So können wir Brest nicht erreichen. Wir nehmen die Segel weg und laufen unter Maschine in Richtung Brest. Unter Segeln könnten wir höchstens Marokko oder Grönland anlaufen. Das Fahren unter Maschine ist nicht besonders angenehm, da das Schiff so mehr rollt. Wir brassen die Rahen so, daß sie auch ohne Segel unseren Kurs unterstützen. Am 31.10 unternehmen wir einen kurzen Versuch, unter Segel zu gehen. Da wir aber unseren Ankunftsstermin gefährden, gehen wir bald wieder unter Maschine.

Die Halloween-Nacht bietet mit Vollmond und stark bewegter See ein unglaubliches Bild. Unter einer Regenböe zeigt sich ein weißer Regenbogen. Die ganze Szenerie hat etwas Gespenstisches an sich.



Abbildung 0.30: Tagsüber am Ruder — At the helm

English

The direction of the wind is most unfavorable no chance to set a direct course for Brest. If the wind doesn't change we will have to start the engines. We are down to stormsails.

The wind has shifted to northeast. We have to give up the sails and go on under engine, if we want to keep our schedule. When we operate under engine, there is not much work to be done. So we take lessons in navigation and watch some videos about sailingships in former times. Very impressive is the film about a voyage of the German ship "Pamir" around the horn to Chile, filmed in 1952. This is the last document of this fourmasted barque. She foundered in the hurricane Carrie in 1957 at $35^{\circ}57'N, 40^{\circ}W$.

The Halloween night is rather impressing. The full moon bathes the waves in a cold silvery light. Astern a rainsquall passes and suddenly there is a silverwhite rainbow showing up in the middle of the night. The only sound is the wind shrieking in the rigging. Some strange thoughts enter my mind. I'm thinking of generations of seamen that fought their ways to distant shores on the big sailing ships of the past. I get a little glimpse of the life they lived and endured on their long and lonely voyages to distant ports.

01.— 05.11.2001

Deutsch

Ich habe von acht Uhr morgens an Brückenwache. Gegen halb neun höre ich an der Backbordseite ein unbekanntes Fauchen oder Schnauben. Ich sehe über die Reling. Nur zehn Meter neben der „Statsraad Lehmkuhl“ schwimmt ein Wal. Er ist so nah, daß ich das Gefühl habe, ihn berühren zu können. Mit unglaublicher Grazie taucht er neben uns, um kurz darauf wieder zu erscheinen. Ich kann sehen, wie er sich unter der Oberfläche auf den Rücken dreht. Nach fünf Minuten scheint er seine Neugier befriedigt zu haben, und mit ein paar mächtigen

Schlägen der Schwanzflosse entzieht er sich unseren Blicken. Wir sind alle von diesem Anblick ergriffen.

Wir laufen jetzt ständig unter Maschine, und es ist fraglich, ob wir Brest zum angegebenen Termin erreichen. Während der Wachen sehen wir Filme über die Pamir, die 1957 bei den Azoren verlorenging.

Wir kommen jetzt unter Maschine gut voran. Am Morgen des vierten November nimmt der Schiffsverkehr zu. Zuerst kommen die Schiffe von Backbord auf, danach von Steuerbord. Wir passieren das Fahrttrennungsgebiet am Ausgang des Kanals. Gegen Abend sichten wir die französische Küste. Leuchtfeuer und Tonnen weisen uns in der Dunkelheit den Weg zur Reede von Brest. Dort gehen wir vor Anker. Nachmittags haben wir wie gewohnt die „Statsraad Lehmkuhl“ wieder auf Hochglanz poliert. In der Cafeteria bekommen wir dann die Diplome und Anstecker ausgehändigt. Danach singen wir noch einige Shanties und viele hängen ihren Gedanken nach. Die Reise nähert sich unwiderrufflich dem Ende.

Zum letzten Mal steigen wir in unsere Hängematten. Die Klamotten sind schon alle gepackt. In der anbrechenden Morgendämmerung kommt der Lotse an Bord. Ein Schlepper nimmt uns auf den Haken, und bald sind zum letzten Mal die Leinen fest. Nach dreieinhalb Wochen sind wir am Ziel angekommen. Wir verabschieden uns. Vielleicht halten einige der gemachten Bekanntschaften. Bald verlassen die ersten die Pier in Richtung Flughafen oder Bahnhof. Ich habe schon im voraus einen Platz in der Bahn reserviert. Nachdem ich das Gepäck aufgegeben habe, besteige ich den Zug in Richtung Deutschland.

English

We still operate under engine. The wind has calmed down, but blows from the wrong direction. In the morning we are visited by a whale. He follows us for five minutes only five meters off the port side. He dives and surfaces again. Then as if his curiosity is satisfied he gives a big shove with his tail and vanishes in the wide Atlantic ocean

As we approach Brest the traffic is building up. Like on a highway the ships drive in and out of the English Channel. At eight in the evening of October 4th we drop anchor near Brest. The whole afternoon we have prepared the ship for harbor. Now we wait to get into Brest on the following morning.

Early in the morning the pilot comes aboard and we are towed to the pier. For most of the trainees the voyage is over. After three and a half weeks we prepare to leave the "Statsraad Lehmkuhl".

daily positions at 08:00 am					
Schiffsorte um 08:00 Uhr					
Date	ϕ	λ	Wind		Remarks
Datum	Latitude	Longitude	Dir.	Bf.	Bemerkungen
11.10.	N40°27'	W73°51'	SW	4	Leaving New York at 16:00 h Auslaufen New York um 16:00 Uhr
12.10.	N40°07'	W71°56'	SW	2	
13.10.	N39°49'	W70°23'	NW	5	
14.10.	N38°43'	W67°32'	NW	6	
15.10.	N39°13'	W63°43'	W	4	
16.10.	N39°23'	W61°04'	SW	3	
17.10.	N39°50'	W56°49'	SSE	2	
18.10.	N40°03'	W51°25'	SSW	3	
19.10.	N39°58'	W46°30'	SW	5	
20.10.	N39°28'	W42°01'	WNW	5	
21.10.	N38°53'	W37°06'	NNW	5	
22.10.	N38°50'	W34°30'	SW	3	
23.10.	N38°17'	W28°27'	SW	6	
24.10.	N37°55'	W25°42'	SW	2	
24.10.	N37°50'	W25°41'			Anchorage at Baia da Capella Vor Anker bei Baia da Capella
25.10.	N37°47'	W25°48'	SSW	1	
27.10.	N37°42'	W25°36'	N	8	Leaving Punta Delgado at 16:00 h Auslaufen Punta Delgado um 16:00 Uhr
28.10.	N37°49'	W24°01'	NNW	9	
29.10.	N38°22'	W21°47'	NNE	8	
30.10.	N39°08'	W19°43'	NNE	4	
31.10.	N40°59'	W16°29'	NE	6	
01.11.	N42°18'	W15°02'	ENE	6	
02.11.	N44°26'	W14°23'	ENE	7	
03.11.	N45°59'	W11°47'	ENE	7	
04.11.	N47°32'	W07°12'	NE	3	Anchorage at Brest Vor Anker auf der Reede von Brest

Figure 0.31: Nautische Fakten — Some nautical facts

Anhang — Appendix

Nachgedanken

Nach dreieinhalb Wochen auf See ist der Anblick von Hügeln und Bäumen ungewohnt. Der Boden ist noch nicht wieder fest unter den Füßen. Es wird noch einige Tage dauern, bis sich morgens die Dusche nicht mehr bewegt.

Was habe ich in dieser Zeit alles erlebt. Nach dem Auslaufen aus New York zuerst die Ausläufer von Karen, sommerliches Segelwetter mit unglaublichen Eindrücken, die schnelle Passage zu den Azoren, Saõ Miguel mit Punto Delgado und seiner Landschaft, schwereres Wetter in der Biskaya und vieles mehr. Die See hat sich in vielen ihrer Schattierungen gezeigt. Die Nächte zeigten mir einen Sternenhimmel, wie ich ihn noch nie wahrgenommen habe. Jeder Tag, jede Nacht, ja jeder Augenblick der letzten Wochen brachte ein neues Ereignis und neue tiefe Eindrücke. Ich habe eine Ahnung von den Leistungen der früheren Seefahrer erhalten. Ihre Leistungen erscheinen nun in einem neuen Licht.

In der dreieinhalb Wochen dauernden Reise lebten wir alle, neunzig Trainees und die dreißig Männer und Frauen der Stammbesatzung, doch auf verhältnismäßig engem Raum zusammen. In der ganzen Zeit kam es zu keinen nennenswerten Reibereien. Das Ganze war größtenteils von gegenseitigem Respekt geprägt. In den Wachen waren wir alle aufeinander angewiesen. Jeder hat seine Aufgaben erfüllt, so gut er konnte. Es stellt sich die Frage, wenn Menschen aus zwölf Nationen dies schaffen, warum ist ein friedliches und respektvolles Zusammenleben nicht auch im größeren Rahmen möglich.

Auf See hinterlassen wir keine Spuren, nach kurzer Zeit ist das Kielwasser nicht mehr sichtbar, es ist so, als sei man nie dagewesen. In dieser Umgebung erscheinen die täglichen Probleme nicht mehr ganz so wichtig. Die See hat mir die verloren geglaubte Ruhe wiedergegeben. Alle meine Erwartungen an diese Reise wurden bei weitem übertroffen. Ringelnatz gibt einiges in seinen Gedichten wider. Einige davon habe ich an einem Nachmittag nach den Azoren vorgetragen. Einige, die meine Gedanken am besten darstellen, folgen.

Ringelnatz

Segler

Weißer oder brauner
Flügel führen schaukelndes Holz
Leise durchs Wasser fort:
Fischer? Lustfahrten nach Laune?
Oder Sport?

Aus dem Hafen läßt sich stolz
Ein stattliches Vollschiff leiten,
Um draußen vom Klüver bis zum Besan
Schweres Tuch auszubreiten
Und selbständig dann durch den Ozean
Zu gleiten.

Es schwankt eine kleine Stadt im Sturm
Unterm Befehl vom Kommandoturm -
Schaumwirbelnde Wellen springen Um ihre Mauern. - Die See wird wild
Und wieder mild. - Es wechselt das Bild
Immer neu. -

Die Matrosen singen
Und ziehen an Tauen Hand über Hand,
Und bringen Schätze von Land zu Land.
Ahoi!

Durchnäßte Kleider. - Vereister Bart. -
Viel Arbeit und Wache um Wache. -
Ein harter Beruf in der Segelschiffahrt!
Doch es ist eine ehrliche Sache,
Und eine schöne, wenn Meer und Wind
Den Seglern gnädig sind.

Seefahrt

Wie viele Gedanken begleiten,
Erwartend die Schiffe, hin, her, von Land!

Manchmal gleichen auf See die Zeiten
Dachzimmerchen ohne Wand.

Wenn Schiffe verschollen geblieben,
Untergegangen sind,
Fragt niemand mehr: Welcher Wunsch, welcher Wind
Hat das Schiff in die Ferne getrieben?

Was ist's, das die Schiffe meistert,

Durch die Möglichkeiten sie leitet?
 Der Mut, der den Weltblick begeistert,
 Rauhleben, das Kleinblicke weitet.

Mit Ehrlichkeit durch Gefahr.-

Vielleicht ist das morgen nicht mehr.
 Doch Seefahrt, wie vordem sie war,
 War wunderbar.
 Roch nach Gewürzen und Teer.

Schiffe

Sie haben das mächtige Meer unterm Bauch
 Und über sich Wolken und Sterne.
 Sie lassen sich fahren vom himmlischen Hauch
 Mit Herrenblick in die Ferne.

Sie schaukeln kokett in des Schicksals Hand
 Wie trunkene Schmetterlinge.
 Aber sie tragen von Land zu Land
 Fürsorglich wertvolle Dinge.

Wie das im Winde liegt und sich wiegt
 Tauwebüberspannt durch die Wogen,
 Da ist eine Kunst die friedlich siegt,
 Und ihr Fleiß ist nicht verlogen.

Es rauscht wie Freiheit. Es riecht wie Welt. -
 Natur gewordene Planken
 Sind Segelschiffe. - Ihr Anblick erhellt
 Und weitet unsere Gedanken.

Impressions

At last I am ashore again. I am riding on a train back to Germany. While I am sitting, I am thinking about the voyage. For three and a half weeks, I have lived on board of real square-rigged ship. Only a few of them are still sailing the sea. The rest silently passed away. They just vanished, without many people even taking notice. With them the art of sailing is passing away. The knowledge generations of seafaring men gathered over the centuries is fading away. It is not possible to preserve the expertise of the old masters, since few wrote anything aside their official or deck logs. They were graduates of a hard and demanding life they gladly accepted, handed on to them by generations reaching back into antiquity, which was for centuries the only way upon the seas for Man at all. They learned the hard way: they fitted in and they accepted hardships, traditions, a great ability, and a way of life now discarded.

The leg from the Azores to Brest gave me an impression how it must have been to sail in unfavorable winds. Joseph Conrad wrote in one of his books that in one time there were twohundred ships cruising to and fro in the mouth of the Channel, but were not able to make their way to port for seventy days. Now I think I can imagine parts of the hardships on board sailingships in the past.

There is an ancient belief that waves occur in a pattern, becoming progressively higher and stronger, culminating in the ninth (or seventh) wave, after which the progression begins again. The classic expression of this belief is found in *The Idyll of the King*, in which Alfred Lord Tennyson describes the coming of King Arthur on a thunderous ninth wave:

... And then the two
 Dropt into the cove, and watch'd the great sea fall,
 Wave after wave, each mightier than the last,
 Till last, a ninth one, gathering half the deep
 And full of voices, slowly rose and plunged
 Roaring, and all the wave was a flame;
 And down the wave and in the flame was bourne
 A naked babe, and rode to Merlin's feet,
 Who stoopt and caught the babe, and cried,
 "The King!"...

In the last weeks I caught just a glimpse of this life. I remembered the retired captain, who taught me things about sailing on boats and yachts. For thirty-five years now I've been in touch with sailing, sometimes in the Baltic's or Mediterranean times on the Northsea. Most sailing I did on the "Bodensee" in southern Germany. I have gone through all kinds of weather and learned that you cannot quit the game. If you are out there sailing, you have to keep on going, sometimes it has been a rather narrow escape. But only now I understand what my old teacher always told us: **"The sea is not only a place, it is a state of mind, a condition of the soul"**.

On this voyage I have seen nights so clear and bright like seldom before, I have seen nights where "white horses" were chasing along, under a cold silvery moon, with the wind howling and singing in the rigging. And the main thing I realized is: "We leave no trace on the everlasting sea".

This voyage changed many things for me, I learned to let go off all the thoughts and habits that made the path of my life narrow and dull, hanging around my neck like a dead albatross I relax and close my eyes, it is very easy to remember the sounds and smells of the ship. I almost can imagine her movement.

On a ship you always have to be aware of everything around you. The changes in her movement and the changes in the different sounds. You have to look for yourself. Never ignore the advice of an old experienced sailor, like the captain in the following verses:

Then up spoke an old sailor
 Who had sailed the Spanish Main,
 I pray thee put in yonder port,
 For I feel a hurricane.
 Last night the moon had a golden ring,

And tonight we no moon see!
The skipper he blew a whiff from his pipe,
And a scornful laugh laughed he.

These lines are part of Henry Wadsworth Longfellow's poem *The Wreck of the Hesperus*.

I experienced a wonderful voyage on board the "Statsraad Lehmkuhl". I had nice and friendly shipmates. The trip exceeded all my expectations. It was one of the most impressive experiences in my life.

The seafarer

This is the truth: the way I toiled
 distraught, for days on end
 enduring cares and bitter bale
 within my breast, my keel cleaving
 endless halls of heaving waves

I would often at the bark's bows wake
 the strait night through, steering
 her clear of clashing cliffs

Cold fetters froze my feet
 and hunger seared my heart
 with sore sea-weariness

That man lolling on fair land
 has no earthly inkling of how I
 a wretched wreck on ice-cold seas
 weathered each winter
 exiled from kith and kin

Hail scoured my skin, and hoar
 hung heavy
 All I ever heard along the ice-way
 was sounding sea, the gannet's shanty
 whooper and curlew calls and mewling gull
 were all my gaming, mead and mirth

At tempest-tested granite crags
 the ice-winged tern would taunt
 spray-feathered ospreys overhead
 would soar and scream
 No kinsman near to fend off need
 no one to comfort or console

That fine fellow, carefree in his cups
 set snugly up in town, cannot conceive
 the load I hauled along the sea-lanes

The dark night deepens, northern snow
 hardens the soil and hail hits earth

like cold corn

Yet my heart hammers now, yearning anew
 wanting the steep salt-water road
 longing with lust to roam rough seas, alone
 to seek out some far foreign shore

The mood to wander mills within my mind
 But none on earth may be so proud
 so prodigal or yare in youth
 nor so express in action
 nor smiled on by so mild a master
 that he embark with unconcern
 what end for him the Master may intend

He will not heed the harp though
 and is not gladdened by gold rings
 nor woman's winning ways
 and wants no worldly joys
 only the rolling oceans urge him on
 the wave play pulls him and impels

Then blossom decks the bower's bough
 the bothie blooms, the sea meads gleam
 the wide world racks the restless mind
 of him who on the full flood tide
 determines to depart

And heralding his summer hoard of pain
 the gowk repeats his plaintive geck
 foreboding bitterness of breast
 Soft-bedded bloods cannot conceive
 what some men suffer as abroad
 they travel tracks of exile

Reckless of that, my thought is thrown
 beyond my heart's cage now. Hot hunger
 keenly comes again. My mind is cast
 upon the sea swell, over the whale's world
 widely to course creation's coast