TEAMWORK
Als eingespielte Crew beenden die Schüler ihren Törn. Bei den Wendemanövern wird jede Hand gebraucht

EIN SCHIFF MACHT SCHULE

Ein Flensburger Schulprojekt rettete den letzten Finkenwerder Kutter-Ewer. Nach Jahren der Sanierung gingen 14 Jugendliche nun das erste Mal mit der **„PROVIDENTIA“** *auf große Fahrt*

Der Morgen graut, als die „Providentia“ aus dem Hafen von Sonderburg ausläuft. Der Mond steht noch voll und rund über der Stadt, während sich das Pastell der Morgendämmerung allmählich auflöst. Ein Hochseekutter passiert das königliche Schloss – und an Bord beginnt der Schultag.

Draußen weht es mit 4 bis 5 Beaufort, der Wind bläst kleine Schaumkronen auf die Ostsee. 14 Schülerinnen und Schüler der Flensburger Ostseeschule setzen in der Septembersonne die Segel der „Providentia“, alle Hände werden nun an Deck gebraucht. Sie erfordert viele Wenden. Sie gelingen außerordentlich routiniert, alle Jugendlichen haben ihren festen Platz beim Manöver. Gemeinsam zerren sie an den Schoten, und nur manchmal korrigiert Projektleiter Marc vom Endt – das Wort Kapitän hört er nicht so gern – mit einem Fingerzeig seinen jungen Rudergänger. „Der Wendewinkel ist traurig“, sagt er dann, während er den Kurs auf seinem Handy mitverfolgt.

Aber das liegt an dem betagten Schiff, nicht an den Schülern. Die haben gerade einen dreieinhalbwöchigen Törn und rund 700 Seemeilen im Kielwasser, sie sind bestens eingespielt. Die zweiköpfige, professionelle Crew der „Providentia“ gibt zwar die Kommandos, aber sie muss nur selten eingreifen.

Die in diesen Stunden zu Ende gehende Reise der „Providentia“ ist eine ganz besondere, sozusagen ihre zweite Jungfernfahrt nach Jahren der Sanierung. Das Schiff wurde 1895 zum Preis von 14 000 Goldmark für den Seefischer Johann Hinrich Heins aus Hamburg- Finkenwerder gebaut und ist heute der letzte erhaltene Kutter-Ewer, ein segelndes Kulturdenkmal.

Seine Besonderheit: Über der Wasserlinie entspricht die „Providentia“ den damals üblichen Segelkuttern, unter Wasser ist sie ein flachbodiger Ewer. Die Unterseite des Rumpfes ist also platt und geht eckig in eine Kahnplanke über. Zwar waren damals die Kutter seetüchtiger, auch segelten sie besser; aber mit drei Meter Tiefgang waren diese Schiffe seinerzeit für Elbe, Weser und die Wattenfahrwasser untauglich. Die Flüsse waren noch gespickt mit Sandbänken und bei weitem nicht so stark ausgebaggert wie später. Mancher Fischkutter musste deshalb um Niedrigwasser herum ankern: ungünstig, mit fangfrischem Fisch an Bord.

1895, als die „Providentia“ vom Stapel lief, war die Blütezeit der Finkenwerder →

FOTOS: YACHT/J. ZIER

Das segelnde Kulturdenkmal von 1895 ist nach jahrelanger Sanierung wieder in Fahrt

Glänzende Arbeit: Nach der Restaurierung sehen Deck und Rigg makellos aus

Flotte indes bereits vorbei. Der auf der Elbinsel bei der Werft von Julius Carsten Wriede gebaute Kutter-Ewer kostete so viel wie drei Häuser, und schon 1896 musste der Eigner die Hälfte seines Schiffes – also auch seines Gewinns – abtreten. Mit den maschinengetriebenen Fischereifahrzeugen drängte eine übermächtige Konkurrenz in den Markt. So waren die Eigner der Finkenwerder Segelkutter gezwungen, auch im Winter auf der hohen See zu fischen. Das hatte seinen Preis: Zwischen 1885 und 1970 gingen 97 Ewer oder Kutter verloren, fast immer mit Mann und Maus.

Dabei hatte es noch in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts gut 180 Kutter und Ewer in der Finkenwerder Flotte gegeben. Somit lagen auf dieser einen Elbinsel mehr Seefischerei-Boote als an der ganzen übrigen deutschen Küste. Heute sind von den Finkenwerder Kuttertypen nur noch vier übrig, neben der „Providentia“ die „Präsident Freiherr von Maltzahn“ von 1928, die „Astarte“ von 1903 und die 1889 gebaute „Landrath Küster“.

„Kaum ein Schiffstyp unter den kleineren Segelfahrzeugen ist so von Legenden umrankt wie der Finkenwerder Hochseekutter“, schrieb Joachim Kaiser, Vorstandsmitglied bei der Hamburger Stiftung Maritim, 1982 in der YACHT. Er hatte die Geschichte der „Providentia“ akribisch recherchiert. Ihr lateinischer Name steht übrigens für „Vorsehung“, auf ihrem Bug aber prangt in großen Lettern H. F. 42, wobei die Abkürzung Hamburg-Finkenwerder bedeutet.

Die Flensburger Ostseeschule bekam das Schiff gespendet; 2012 war das. Es befand sich allerdings in stark arbeitsbedürftigem Zustand. Damals gehörte die „Providentia“ einem Herzchirurgen, der seit 1993 schon „ein paar 100 000 Euro“ investiert hatte, wie Schulleiter Ulrich Dehn erzählt.

»KAUM EIN SCHIFFSTYP IST SO VON LEGENDEN UMRANKT«

Der Voreigner hatte auf dem Schiff leben wollen, dann aber eine neue Frau kennengelernt und mit ihr noch eine Familie gegründet – fortan fand sein Leben also an Land statt. Fünf Jahre brauchte er, um sich von der „Providentia“ zu trennen. Mehr als drei Viertel aller Planken und Spanten hatte er da schon austauschen lassen: Vorsteven, Decksbalken, Leibhölzer und selbst die Relingstützen waren mittlerweile erneuert, Großmast, Besan und Klüverbaum erst 15 Jahre alt. „Für uns war klar, dass wir da keine bösen Überraschungen erleben“, sagt Dehn.

Wenn der Schulleiter, der für seine Einrichtung schon seit deren Eröffnung im Jahr 2007 ein Schiff haben wollte, heute an Bord kommt, wird er von seinen Schülerinnen und Schülern mit „Hallo, Ulrich!“ begrüßt; man umarmt sich – aber das hat nichts Kumpelhaftes, nichts Anbiederndes.

„Dann wecke in den Menschen die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer“, steht

ALLESMACHER
Die 14 Schüler sind für sämtliche Aufgaben zuständig, die an Bord zu erledigen sind – sie setzen die Schoten durch, gehen Ruderwache, arbeiten auf dem Klüverbaum und helfen bei den Reparaturen. Dabei wird automatisch Wissen aus allen erdenklichen Fachgebieten weitergegeben

im Eingangsbereich seiner Ostseeschule, das bekannte Zitat Antoine de Saint-Exupérys, mit dem der französische Dichter erklären wollte, wie man eine Mannschaft dazu bringt, ein Boot zu bauen.

Ulrich Dehn hat sich diese Worte in seiner von der Reformpädagogik Maria Montessoris inspirierten Ganztagsschule zu Herzen genommen. Auch deswegen überließ er die Restaurierung der „Providentia“ nicht allein der renommierten Werft von Christian Jonsson in Egernsund, sondern weckte und befeuerte die Sehnsucht mit der Gründung der „Verantwortungsgruppe Segelschiff“ an seiner Schule.

Die half fortan beim Refit, gemeinsam mit Steen Sørensen und Kees van den Bos, die beide für die Schule arbeiten, aber eben auch die professionelle Crew der „Providentia“ bilden. Jahrelang also haben die beiden, der eine als Elektriker, der andere als Rigger, das beinahe 30 Meter lange Schiff wieder aufgebaut, zusammen mit lauter Schülerinnen und Schülern, die in waschechten Blaumännern geschliffen und poliert, gehämmert und gedrechselt, gemessen und geplant haben.

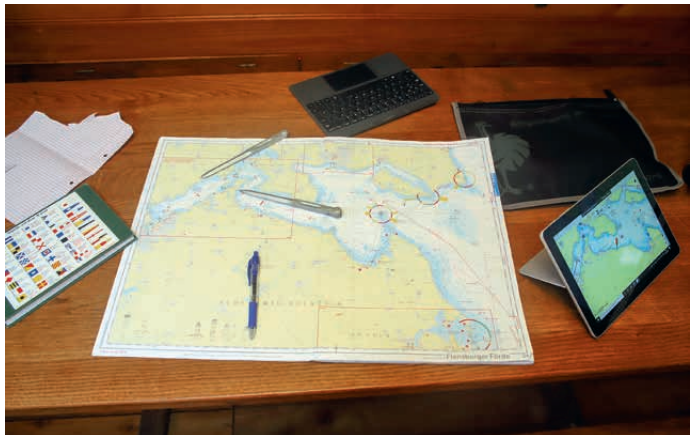
Denn am Anfang, erzählt Sørensen, war da nur der leere Rumpf mit einem Motor drin. „Nach fünf Jahren waren wir aus dem Gröbsten raus“, sagt Dehn. 2017 bekamen sie die begehrte Zulassung als Traditionsschiff mit Sicherheitszeugnis, ohne das man so ein Schiff nicht gewerblich betreiben und darauf kein Geld einnehmen darf.

Das aber müssen sie. 25 000 bis 30 000 Euro werden im Jahr für das Schiff fällig, rechnet Dehn vor. Also wird es verchartert. Der Schulleiter ist einer, der „erst auf die Pädagogik und dann auf das Geld gucken“ will. In dieser Vorstellung von Schule geht es um selbstbestimmtes Lernen, um Vertrauen in die Schüler und Schülerinnen, die hier in altersgemischten Gruppen versammelt sind, wo alle in ihrem Tempo lernen können sollen und gemäß ihren Interessen.

Zwar werden prinzipiell dieselben Fächer unterrichtet wie in staatlichen Schulen, auch kann man hier nach der 10. Klasse seine mittlere Reife machen, aber reinen Fachunterricht gibt es zunächst nur in Englisch und Sport, später auch noch in Mathematik, Deutsch und einer zweiten Fremdsprache. Noten werden erst ab der neunten Klasse vergeben, inhaltlich gilt aber natürlich der Lehrplan des Landes Schleswig-Holstein. Die Eltern kostet so eine freie Schule extra, 230 Euro sind es im Monat. Dehns Konzept geht auf: 2007 hat er mit 90 Schülerinnen und Schülern angefangen, heute sind es schon fast 290.

Früher war Ulrich Dehn einmal Rektor einer staatlichen Schule, doch das war ihm zu wenig. Also gründet er seine eigene, obwohl die in den ersten drei Jahren ohne →

FOTOS: YACHT / J. ZIER



UNTER DECK
Die Kojen der Schüler sind eng und liegen dicht beieinander, viel Platz für Privates besteht da nicht. Nur im Salon, wo die beiden Lehrer schlafen und selbstständig gelernt wird, ist etwas mehr Raum. Navigiert wird erst einmal ganz klassisch analog; moderne Bordelektronik gibt es trotzdem

staatliches Geld auskommen musste. Dehn ist einer, der gut Geld einwerben und Sponsoren von seinen Projekten begeistern kann, der Idee eines eigenen Schulschiffs etwa – zusätzlich zu der Flotte von Gleitjollen, die die Ostseeschule ohnehin schon hat. Auch wenn selbst Joachim Kaiser der „Rettung des letzten Finkenwerder Kutter-Ewers“ das Wort redete: Die „Providentia“ ist im Grunde ein Neubau und keine originalgetreue Rekonstruktion eines früheren Zustandes.

Ob es noch ein Überbleibsel aus dem 19. Jahrhunderts an Bord gibt? Steen Sørensen überlegt eine Weile; nein, wahrscheinlich nicht. Und auch das Rigg – heute ist die „Providentia“ als Gaffelketsch getakelt – war einst ein anderes. Zudem existieren ein paar Details, die verraten, dass hier vor allem Kinder und Jugendliche segeln.

Anders als beim Original ist auf der „Providentia“ beispielsweise der Klüverbaum fest am Bug verankert und mit einem Klüvernetz versehen, die Nagelbänke sitzen so tief, dass auch Kinder sie gut bedienen können. Es gibt Umlenkrollen, die Schoten zur Crew ins Heck führen können, und solche, die eine Bedienung der Fock auch für Jugendliche handhabbar machen. Zudem sind die Schoten alle so ausgelegt, dass immer gleich mehrere Jugendliche bequem dran ziehen können. Derlei brauchte man nicht, solange das Schiff noch mit drei bis vier Mann Besatzung zum Fischen rausgefahren ist.

Genau 25 Tage sind die neun Jungs und fünf Mädchen der 8. und 9. Klasse durch die deutsche und dänische Ostsee gesegelt, von Flensburg über Fünen bis hinauf ins Kattegat, dann weiter nach Kopenhagen und rund Bornholm und wieder zurück, an Falster, Lolland, Langeland und Alsen vorbei in den Heimathafen. 8,4 Knoten schaffte das rund 70 Tonen schwere Schiff maximal, und einmal, erzählt die Schülerin Neele Lammerskitten, da hatten sie sogar eineinhalb Meter hohe Wellen. „Das war cool“, sagt sie, auch wenn da manchen schon schlecht wurde. „Da war endlich mal was los auf dem Kutter!“, ruft ihr Mitstreiter Julius Kriegenhofer, der mittlerweile ein begeisterter Rudergänger ist. Auch Tade Wöller schwärmt von den „Naturgewalten“.

Ihre längste Etappe dauerte 100 Seemeilen und eine ganze Nacht lang, alle vier Stunden mussten je sieben der 14-, 15-Jährigen hinaus zur Wache, während die anderen in ihren Kojen bleiben durften. Wobei: Die Stockbetten im Bug der „Providentia“ stehen so dicht aufeinander, da bleibt kein Raum für Privatsphäre. „Man muss sich mögen“, sagt Marc von Endt: oder eben lernen, sich zu mögen.

Haben sie aber offenbar, denn egal wen man fragt, alle loben den Teamgeist an Bord. „Wie oft habt ihr euch gezofft?“, wird Tade Wöller gleich nach der Ankunft gefragt. „Eigentlich nie“, antwortet der. „Konflikte haben die Kids immer untereinander geregelt“, sagt

Die „Providentia“ ist, anders als früher, heute als Gaffelketsch getakelt

die Lehrerin Ulrike Stockhaus, „wir mussten gar nicht intervenieren.“ Er sei ja schon viel zur See gefahren, sagt der Segellehrer Marc vom Endt, als er wieder an Land ist, „aber noch nie war ich mit so einer jungen Crew so lange unterwegs“. Einen großen Zusammenhalt hätten sie gehabt, bis zum Schluss – „das war besser als oft bei den Erwachsenen“.

Und das, obwohl die Voraussetzungen sehr unterschiedlich waren. Einige hatten bereits Segelerfahrung, überwiegend mit Gleitjollen, andere überhaupt nicht. Das hat das Zusammenwachsen der Crew aber überhaupt nicht gestört. Und obwohl sich am Ende dieses Drei-Wochen-Törns viele auch auf zu Hause freuen: Die meisten möchten im Grunde schon bald wieder los.

SIE VERZICHTEN AUF IHR SMARTPHONE – UND SIE VERMISSEN ES NICHT

Das ist insbesondere auch deshalb interessant, weil die Teenager die Reise über auf ein wesentliches Accessoire verzichten mussten: das Smartphone. An Bord gab es nur ein einziges Tablet mit Internetzugang für alle zusammen, dafür aber eine Bordbibliothek, für die alle ihre – analogen! – Lieblingsbücher mitgebracht haben: „Harry Potter“, „Die Tribute von Panem“, aber auch Stephen Kings „Es“. Auf die Frage, ob sie ihre Smartphones vermisst hätten, kommt einhellig ohne Zögern dieselbe Antwort: „Nee“.

Das ist kaum minder erstaunlich als eine Aussage von Neele Lammerskitten gleich nach der Ankunft. „Bist du jetzt ein anderer Mensch?“, wird sie von ihrer jüngeren Schwester gefragt. „Ja!“, antwortet sie. Ihre Stimme klingt dabei sehr fest und bestimmt.

JAN ZIER

FINKENWERDER KUTTER

Ende des 19. Jahrhunderts befand sich in Hamburg-Finkenwerder die größte deutsche Hochseefischereiflotte. Es gab Werften, Segelmacher, Händler – der Ort lebte davon. Bis vor der englischen Küste fischten die Schiffe mit dem H. F. am Bug, von denen nur vier noch erhalten sind. Viele blieben auf See. Das beste Buch zum Thema: Kurt Wagner, „Die Seefischer von Finkenwerder“, Sutton Verlag, 19,95 Euro

FOTOS: YACHT/J. ZIER (5), SCHULSCHIFF „PROVIDENTIA“ (R. U.)