

Kieschke: Segeln - Lehren und Lernen. Münsterdorf 1973  
Müller (Hg.): Jollensegeln - Zur Strukturanalyse und  
Didaktik. Lollar 1977.  
Birkelbach: "Segeln an Schulen". In: "Segeln und Sozial-  
pädagogik" 5/83. Lüneburg.

X. Hans Rüdiger, Kiel

Freizeitpädagogische Aspekte des Segelns mit  
alten Schiffen

1. Über das Vergnügen der Seefahrt mit Oldtimern

Segeln - das meint zunächst einmal ein Boot besteigen und sich auf ein anderes Element begeben, das - nach einem alten Wort - keine Balken hat. Mit einem Boot oder auch größerem Schiff nach selbstgewähltem Kurs über Wasser zu gleiten unter mehr oder weniger geschickter Ausnutzung des Windes, einer Fluß- oder Gezeiten-Strömung ist ursprünglich für viele Küstenbewohner vor allem eine Lebensnotwendigkeit gewesen, um unwegsame Gebiete zu erreichen, Lasten zu befördern und um zu fischen. In unserer Zeit dürfte dagegen diese Art Segelschiffahrt in erster Linie aus Lust und Vergnügen betrieben werden. Dabei ist es unerheblich, ob sie nun mehr aus historisierendem Traditionsbewußtsein oder mehr aus sportlichen Gründen aufgenommen wird.

Es ist sicherlich keine allzu gewagte These davon auszugehen, daß die Flotte, die heute auf Seen, Flüssen und Meeren unter Freizeit-Segeln fährt, der Anzahl nach längst viel größer ist, als es jene jemals gewesen sein kann, die die Segel ausschließlich aus den genannten erwerbsmäßigen Gründen oder aus kriegerischen Anlässen hatte setzen müssen. Hinsichtlich der größeren Schiffe dieser Freizeitflotte wird heute zunehmend zurückgegriffen auf ehemalige Lastensegler der Berufsschiffahrt, also auf Ewer, Logger, Schoner oder Kutter; denn auch in früheren Zeiten ist es nicht allzu oft vorgekommen, daß Yachten, angelegt als Personen- und Lustfahrzeuge, gebaut worden sind. Auch haben von diesen Spezialbauten seit der letzten Blütezeit der Gebrauchssegler - parallel laufend mit der aufkommenden Dampfschiffahrt - sich nur sehr wenige erhalten. Der Weg zu den neuen im Tourismus einzusetzenden Dickschiffen führt also vielfach über die Restaurierung und den für größere Mannschaften anzulegenden Ausbau der älteren Lastensegler. Sportliche, handwerkliche und museale Orientierung treten dazu in einen Verbund.

Seefahrt gemäß der in früheren Zeiten vorherrschenden einfachsten Form ist offensichtlich für viele unserer Zeitgenossen zu einem Vergnügen, zu einer erstrebenswerten Freizeitaktivität geworden. Das gilt gleichermaßen für Bewohner der Küste wie des Binnenlandes. Wer in Küstennähe wohnt, geht diesem Vergnügen auch schon mehr oder weniger gewohnheitsmäßig nach. Hier hat man entweder selbst ein Surfbrett, ein Boot, oder man hat Freunde, Bekannte, die über ein solches verfügen, oder man gehört einem Verein oder einem Betrieb an, der für seine Mitglieder oder Mitarbeiter Boote unterhält. Wer aber alles dieses nicht haben sollte, ist zumindest von Zeit zu Zeit gern bereit, den Fahrschein für eine Motor-schiffs- oder - wie man nach wie vor sagt - "Dampfer-fahrt" einzulösen, um sich auf dem Wasser fortbewegen zu lassen. Dieses Vergnügen an der Fahrt auf dem Wasser gesteht sich der leistungsorientierte Zeitgenosse oft nicht gern ein, er braucht ein, zwei, drei oder noch mehr Beweggründe, um seinem Vergnügen ohne Gewissensbisse nachkommen zu können. Darauf haben sich freiwirtschaftlich arbeitende Betriebe und gemeinnützige Organisationen längst eingestellt. Solche zusätzlich anzuführenden Gründe sind vor allem aus der kommerziellen "Lust-Schiffahrt" geläufig. Zu denken ist etwa an die Empfehlung besonderer gesellschaftlicher Kontakte und besonderer Gastronomie an Bord. Zu denken ist aber auch an die Ermöglichung individueller Fischzüge auf See, die bis in den Winter hinein angeboten werden ("Hochseeangeln" lautet dafür das Stichwort), an den begünstigten Einkauf harter Getränke und an den zollfreien Einkauf überhaupt.

Im Sinne der letztgenannten Gründe sind im vergangenen Jahrzehnt eine ganze Menge von dampferähnlichen Oldtimern wieder flott gemacht worden. Die neuen EG-Beschlüsse über den zollfreien Einkauf an Bord haben diese Entwicklung nur wenig beeinträchtigen können. Man hat inzwischen feststellen können, daß - ganz im Sinne der oben gemachten Ausführungen - der vergünstigte Buttereinkauf auf den sogenannten Butterschiffen nur einer der Gründe für die kurzreisenden Passagiere gewesen ist. Gleiches gilt für den Kurzreiseverkehr auf den sich immer mehr modernisierenden Großfährschiffen. Aus dem Fährschiffhaften Kiel sei für den Freizeitkurzreiseverkehr das Beispiel einer Senioren-Gruppe angeführt, die ihre geselligen Stunden regelmäßig an Bord eines Fährschiffes verbringt, um mit diesem von Kiel nach Bagenkop und wieder zurück zu fahren. Die alten Herrschaften pflegen dabei das Schiff in Dänemark gar nicht erst zu verlassen. Sie genießen die Überfahrt, die "Seeluft", wie sie sagen, und die gewohnte gute Bewirtung in der geselligen Runde. Die Überfahrten eines jeden Gruppenteilnehmers werden gezählt, damit es hinsichtlich "runder Zahlen" Anlässe zum Feiern gibt. Mehrere Gruppenteilnehmer haben es schon auf 500 und 1000

Hin- und Rückfahrten gebracht. Vor einiger Zeit konnte ein Achtzigjähriger, der diesem informellen Club schon über 10 Jahre lang angehört, an Bord zu dem besonderen "Jubiläum" von nachweislich 2000 Hin- und Rückfahrten einladen. Es versteht sich, daß dieses Ereignis seine gute Unterstützung durch die aufmerksam gewordene Schiffsleitung gefunden hat. Im Hinblick auf die etwas jüngere Generation der Freizeitsegler, die in ähnlicher Weise die runden Zahlen ihrer Seemeilen-Bestätigungen zu feiern verstehen, ist der Unterschied zu dieser Seniorengruppe unter freizeitpädagogischem Aspekt doch wohl nur ein gradueiler, vor allem ein altersbedingter.

## 2. Freizeitpädagogische Perspektiven

Für das Freizeitsegeln, insbesondere mit Dickschiffen und Oldtimern lassen sich gleichwohl verschiedene zusätzliche Beweggründe anführen. Die gemeinnützigen Vereinigungen, Schiffsträgerschaften und Verbände und auch die touristisch ausgerichteten Unternehmen, die sich diesem Bereich widmen, führen aus dem Arsenal der außerschulischen Pädagogik eine Reihe von Zielsetzungen und Begriffe ins Feld. Am deutlichsten wird es in ihren Ausschreibungen für die heranwachsende Generation. Hierbei schwingt mit, daß sich diese Ausschreibungen zunächst einmal an Erziehungsberechtigte, an Eltern, Lehrer, Betriebsleiter, Heimerzieher oder Resozialisierungsfachleute wenden. Über die segelsportliche Ausbildung und das sportliche Training hinaus geht es ihnen dabei um ein "soziales Training", um "Teamwork", um das Erlernen von Seemannschaft auf Zeit", um die kontrollierte Vermittlung von "Erlebnis und Abenteuer", um das Durchstehen von kritischen Situationen" und dergleichen mehr. In der Bundesrepublik sind es z.Zt. ca. 30 Eigner oder Trägervereine von neu aufgeriggtten größeren Seglern, die sich diesen Aufgaben mehr oder weniger stark verschrieben haben. Nach entsprechenden Schätzungen bemühen sich dagegen in Holland um diese Form des Aktiv-Urlaubs auf See ca. 200 Trägerschaften. In der Bundesrepublik ist jedoch noch mit einer größeren Dunkelziffer derjenigen Gruppen zu rechnen, die sich zunächst langfristig darauf konzentrieren, alte Schiffe wieder aufzuarbeiten, so daß man auch hier demnächst von einem größeren Angebot wird ausgehen müssen.

Die für ihre neue Zweckbestimmung ausgerüsteten ehemaligen Lastensegler bieten in der Tat mit ihren Ausbildungs- und Mitreiseangeboten jene alternativen Lebensausschnitte auf Zeit, die unter dem Aspekt von Freizeit und Urlaub für besondere Zielgruppen vor allem wünschenswert sind. Zum Beispiel kommen die Bedingungen ihrer Angebote auch spezielle Konzeptionen nachgehender Fürsorge und Bewährungshilfe sehr entgegen. Im folgenden soll es genügen, zu sagen, was diese Bewegung des Segelns mit ehemaligen Lastenseglern

der Berufsschiffahrt, die 40, 60 oder 80 Jahre alt sein können, für die freizeitpädagogische Perspektive so interessant macht. Es wird dafür das touristisch ausgeschriebene Reiseangebot anvisiert und noch nicht die überwiegend alternativ zu verstehenden Arbeits- und Lebensformen der sich für ihre Idee in der Regel enthusiastisch einsetzenden Initiativen. Die für den Freizeitpädagogen interessanten Grundbedingungen sind vor allem in der Reduktion auf naturverbundene einfachste Lebensformen in Zeit und Raum zu sehen. Im einzelnen kann herausgestellt werden:

1. Die genau bemessene Gesamtreisezeit (die Fahrt- und Liegetage des Schiffes) bleibt kalkulierbar, und zwar unter totaler Veränderung der alltäglichen Zeitstruktur (soweit man konsequent ist, gliedert sich das Leben an Bord nach altem Brauch in "Wachen" von jeweils 4 Stunden Dauer).
2. Der radikal veränderte Lebensraum, eingeschränkt für das Zusammenleben an Bord, ins Unbegrenzte erweitert durch die mögliche Tag- und Nachtreise auf dem Wasser.
3. Die Verwendung archaischer Energieformen und Techniken, die Astro- Navigation und Wind-Ausnutzung unter mannschaftlich vereinter Muskelkraft.
4. Die unmittelbar erzwungene Konfrontation mit der Natur, das heißt mit Wind, See, Gezeitenströmungen, mit Sandbänken, Inseln und den für die erweiterte Mannschaft in der Regel fremden Gestaden.
5. Die Erfahrung, daß nicht nur die Führung des Schiffes, die Navigation und das Segeln, sondern auch das Umgehen miteinander, mit der Mannschaft, gelernt werden müssen.
6. Die mögliche Erfahrung einer nicht entfremdenden Arbeitsaufnahme, die dem natürlichen Rhythmus von Arbeit und Freiwache an Bord entspricht.
7. Die unumgängliche Einsicht, fachbezogene Disziplinierung zu akzeptieren (zum Beispiel hinsichtlich der mannschaftlich zu lösenden Arbeitsteilung, der Einübung von Rettungsmaßnahmen etc.), ergänzt durch das unwillkürlich Sichtaufeinander-einstellen auf engstem Raum.
8. Die Freude am Risiko eines totalen persönlichen Einsatzes, am Bestehen einer Extremsituation, ganz in Richtung der Erwartungen, die durch Ausschreibung von Aussicht auf Erlebnis und Abenteuer geweckt werden (Unglücksfälle, wie zum Beispiel der Untergang der "Activ" der dänischen Tvind-Schulen während eines schweren Sturms auf der Nordsee im Januar 1983, bleiben ständig vorstellbar) (1).

9. Der bewußt zu machende Bezug zur experimentellen Erkundung von Arbeits- und Lebensverhältnissen einer längst vergangenen Zeit.

Mit dem letztgenannten Punkt wird zugleich die museums-pädagogische Begründung dieser Bewegung angesprochen. Sie enthält auch eine starke ästhetische Komponente, die aus den vorherrschenden nostalgischen Bemühungen um die Restaurierung alter Schiffe (etwa ersichtlich aus dem Anspruch um Wiederherstellung des jeweils "ursprünglichen" Linien- und Segelrisses) sich nur sehr schwer herauslösen läßt. (2)

### 3. Beispiel BEST

Als Musterbeispiel einer jugendtouristisch orientierten Trägerschaft für das Segeln mit Oldtimern sei im folgenden der eingetragene gemeinnützige Verein "Bildungswerk für Erlebnispädagogik und soziales Training" (BEST) etwas genauer vorgestellt (s. Beitrag VIII). Der Verein unterhält neben einem Hausboot das stählerne Heckschiff "Sigandor" als Segelschulschiff (Baujahr 1909, 35 m Länge über alles, 400 m<sup>2</sup> Segelfläche). Der dem Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverband angehörende Verein wendet sich mit seinen Ausschreibungen für Segelreisen insbesondere an Einrichtungen der öffentlichen Erziehung und Jugendarbeit, an Schulklassen und an andere größere Organisationen des Jugendtourismus, zum Beispiel an das Deutsche Jugendherbergswerk. Für "BEST" dürften die oben genannten Grundbedingungen für das Fahrtensegeln mit alten Schiffen nach Ausschreibung und Praxis sämtlich beispielhaft zutreffen. Allerdings haben sich die Begründer dieser Organisation mit einer solchen Erkenntnis nicht begnügt. Sie haben einiges von dem, was beim touristischen Segeln auch noch Ergebnis sein kann, etwas unvermittelt anpreisend zum Ausdruck gebracht, nämlich "Bildung" im Rahmen der eigenen Institution, "Erlebnis" als Gegenstand einer besonderen Pädagogik und das an ein geplantes sportliches Training erinnernde "soziale Training". Nun mag es sein, daß bei dem einen oder anderen Partner auf Seiten der öffentlichen Erziehung mit dem Titel "Bildungswerk für Erlebnispädagogik und soziales Training" schneller ein Verständnis für den starken pädagogischen Impetus dieses Vereins herbeigeführt werden kann. Mit Sicherheit dürfte aber der Anspruch, Bildungswerk im Sinne der herausgehobenen Aufgaben sein zu wollen, für die potentiellen Teilnehmer an diesen Reisen selbst eher von abschreckender Wirkung sein. Das Sichausliefern an ein Bildungswerk, das - darin vergleichbar mit einem Mühlwerk - "Input" (Aktivitäten, Veranstaltungen) in gesicherten "Output" (Bildung, Erlebnisse) umwandelt, wird - soweit es überhaupt reflektiert wird - wohl nur widerwillig in Kauf genommen werden.

Grundsätzlich gilt, daß Trägerorganisationen dieser Art sich davor hüten sollten, die besonderen Aktivitäten, die sie ermöglichen können, vorschnell zum Mittel für einen "guten Zweck", etwa für den der "Bildung", des "sozialen Trainings" usf. zu deklarieren. Sie begeben sich auf diese Weise ihrer eigentlichen Möglichkeit, laufen Gefahr, nur das veräußerlicht anzuzielen, was sich im Übrigen, wenn das Projekt, wenn die Reise gelingt, ohnehin als ein Ergebnis nebenher einstellen wird. Mit anderen Worten ist festzustellen, daß gerade der freizeitpädagogische Aspekt dafür den Blick schärft, daß zum Beispiel aus dem Schiff nicht ein beliebiges Medium für gut gemeinte Absichten wird, sondern, daß es vielmehr in erster Linie dieser alte restaurierte Lastensegler zu bleiben hat, mit einer ständig präsenten historischen Herkunft, mit einer Fülle von Funktionen, die es zu erkennen oder zu erlernen gilt. Es sei abschließend eingeräumt, daß sich innerhalb der hiermit vorgestellten Trägerschaft längst eine entsprechende Diskussion vollzogen hat. - Der eigene Name, der schon aus Gründen der eingeführten Werbung nicht revidierbar ist, wird gern in verfremdeter Abkürzung gebraucht. Die sich auf das Fahrtensegeln und seine Vorbereitung konzentrierenden Aktivitäten der verschiedenen Adressatengruppen sind erklärtes Ziel und nicht willkürliches Mittel dieser Vereinigung. Auch ist anhand der seit 4 Jahren vorliegenden Programme und Reiseausschreibungen diese interne Entwicklung von "BEST" nachvollziehbar. Aus dieser Entwicklung haben aber andere Schiffsträgerorganisationen mit vergleichbarer Zielsetzung vermutlich schon wieder gelernt. (3)

### Anmerkungen

1) Dieser außergewöhnliche Unglücksfall, bei dem 8 Menschen den Tod fanden, ist selbstverständlich für die neue Bewegung des Fahrtensegelns mit alten Schiffen keineswegs typisch. Nach der von Jörg Ziegenspeck veranlaßten Dokumentation (Segeln und Sozialpädagogik. Überregionaler Informationsdienst. - Lüneburg 83) dürfte dieser Unglücksfall vor allem auf fahrlässiges Verhalten von Trägerschaft und Schiffsführung zurückzuführen sein.

2) Vgl. etwa das Kap. "Nachkriegszeit und Gegenwart" bei Joachim Kaiser: Segler in der Zeitwende. - Norderstedt: Egon Heinemann 1977, S. 203-235.

3) Das könnte z.B. für die "Initiative für Freizeitpädagogik e.V." gelten, die als Schiffsträgerverein in Emden den Segelkutter "Margaretha von Finkenwerder" unterhält.