

Gorch Fock – Endlich segelt sie wieder!

Eine Betrachtung über die „neue“ GORCH FOCK der Deutschen Marine nach einem Besuch und Gesprächen an Bord im Marinestützpunkt in Kiel.

Text und Fotos: Volker und Ulrike Börkewitz



GORCH FOCK II, Foto: Frank Behling, Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ führte die Windjammerparade 2022 an



**Weiß ist das Schiff, das wir lieben
Weiß sind die Segel, die sich blähen
Stets hat der Wunsch uns getrieben
Hoch vom Mast weit auf die See hinaus zu sehen
Und müssen wir eines Tags von dannen ziehen
Und ist die Fahrzeit vorbei
Der Wunsch bleibt immer in den Herzen drin
Ich wäre ja so gerne noch dabei**



**„Mit der GORCH FOCK ist es, wie mit einem alten denkmalgeschützten Haus. Wir wollten erst reparieren, nur wenig reparieren. Dann haben wir hinter die Planken geguckt. Da stellt man fest, daß sie von Grund saniert werden muss, bis auf den Kiel muss fast alles ersetzt werden. Aber wir haben uns dazu entschlossen, denn die GORCH FOCK symbolisiert weit mehr als nur ein Segelschiff!“
Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen zu einem Zeitpunkt, als der gesamte Umfang der notwendigen Sanierung noch gar nicht bekannt war.**

Es war Freitagnachmittag, als wir das Anlegemanöver mit der ATLANTIS am Tiessenkai in Kiel-Holtenau einleiteten. Der Blick ging hinüber zum Marinestützpunkt an der Blücherbrücke. Da lag sie, die GORCH FOCK der Deutschen Marine. Der Besichtigungswunsch meiner Frau wurde mit einem Telefonat sofort erfüllt. Am folgenden Tag, den Samstag, standen wir zwei vor dem Mitteltor. Eine reizende Sanitäterin in Marineuniform wartet schon auf uns. Schnell die Ausweise abgegeben, Sticker ans T-Shirt und los ging es, etwa einen Kilometer bis zur Bark, vorbei am Wohnschiff „Knurrhahn“. Auf der Gangway oben angekommen, erst einmal Halt. Holzdeck, Nagelbänke, Mastgarten am Großmast, Laufendes und Stehendes Gut, alles tip-top. Bis auf die Konservierung des Holzes. Dazu später mehr. Bildvergleich mit der GORCH FOCK in Stralsund (nachfolgend GFI) – nur im Kopf.

Wir werden von einer ebenso reizenden jungen Dame in Uniform begrüßt, Oberleutnant zur See. Mit ihr hatte ich telefoniert. Sie verwies uns sofort an den diensthabenden Oberbootsmann, wie sich herausstellt aus Stralsund. Man kennt die Bark an der Ballastkiste. Er sollte uns zwei Stunden

über und durch das Schiff führen. Da wir ja die GORCH FOCK in Stralsund bestens kennen und uns das Mitsegeln und Mitarbeiten auf Windjammern geläufig ist, entwickelten sich die Gespräche in eine andere Richtung, als dies bei „gewöhnlichen“ Besuchern der Fall gewesen wäre.

Die GORCH FOCK der Deutschen Marine ist NEU Also neu im Sinne eines Neubaus, obwohl immer nur von Überholung die Rede war.

Im Grunde genommen ist die GORCH FOCK der Deutschen Marine ein neues Schiff im alten Gewand. Was ist daran schlecht? Erst einmal nichts, denn gut ist, dass die Silhouette, die Linienführung und damit die Eleganz des Schiffes, so wie sie 1932 auf dem Reißbrett* entworfen wurde, erhalten blieb. Hätte man ein Schiff dieser Art neu bauen müssen, wäre auf Grund technischer Vorgaben vieles anders gelaufen und ob dann noch ein eleganter Segler, eine Bark mit einer Aufnahmekapazität von über 200 Mannschaften und Kadetten/innen herausgekommen wäre, ist fraglich.

*) Anmerkung: Die GORCH FOCK der Deutschen Marine basiert auf der Konstruktion der GOCH FOCK (I) von



1933, ist jedoch 7,5 Meter länger als diese.

Wäre ein Neubau nicht auch billiger geworden? Vielleicht, aber diese Frage stellt sich nicht mehr. Die Bark ist fertig, Kinderkrankheiten noch in der Heilungsphase, wie bei jedem Neubau, aber alle sind froh, ja glücklich und stolz, dass sie mit dem Segler wieder auf Ausbildungsreisen gehen können.

Die nachfolgende Tabelle, entnommen aus der Antwort der Bundesregierung auf die „Kleine Anfrage einiger Abgeordneten und der Fraktion der FDP“, zeigt den Erneuerungsgrad der GORCH FOCK.

Schiffbauliche Elemente	Erneuerungsgrad
Außenhaut, schiffbauliche Längs- und Querwände	ca. 90 %
Schiffbauliche Verbände, Spantwerk und Steifen	ca. 40 bis 50 %
Kartenhaus	100 %
Rigg/Takelage (Masten, Rahen, Stehendes Gut)	100 % ohne Segel und laufendes Gut
Kabelanlage	100 %
Rohrleitungen für z. B. Frischwasser, Schmieröl, Frischkühl- u. See-kühlwasser sowie Lüftungsanlage	100 %
Isolierung (und Innenwände – ergänzt vom Autor)	100 %
Mobiliar inkl. Sanitäts-, Kombüse- und Sanitärausstattung	ca. 50 % eher 100 %
Frischwasser-Erzeuger	100 %
UV-Entkeimungsanlage	100 %
Navigations-Radaranlage mit "ElectronicChart Display and Information System" und "Automatic and Identification System"	100 %
Fernmeldeanlagen	60 %
Satelliten-Kommunikationsanlage (neu)	100 %

Der optische Eindruck

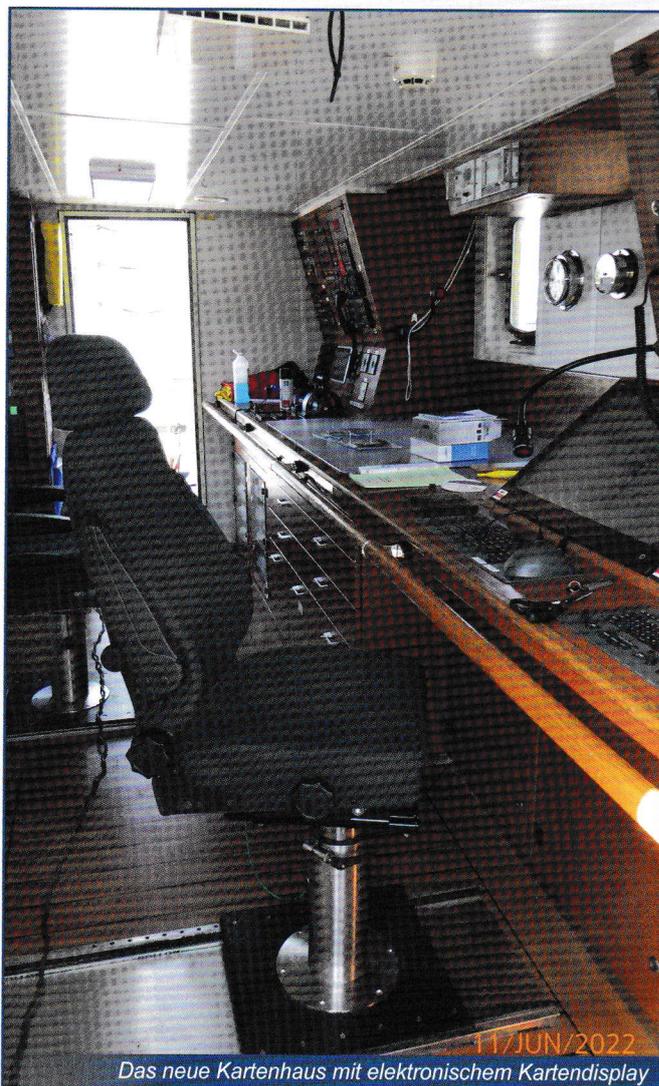
Hauptdeck, Back und verlängertes Deck einschließlich Achterback, sowie die Poop zeigen sich in tadellosen Zustand. Die Backskisten für Rettungsmittel sind aus wetterfestem Holz, aber nicht pflegeleicht. Das zeigt sich sofort an den Nagelbänken, Mastgärten sowie den Steuerrädern: der „Lack“ war schon ab, nach kurzer Zeit. Es sollte ein Teaköl sein, ökologisch abbaubar. Dann muss aber sehr regelmäßig nachgeölt werden, denn unter den Wetterbedingungen auf See wird Öl sehr schnell aufgezehrt. Meine Empfehlung, nachdem ich das deutsche Produkt gesehen habe: Le Tonkinois Marine N°1, freigegeben für die französische Marine. Ist zwar etwas teurer, hält dafür länger, wenn man damit richtig umgeht.

Auf dem Hüttendeck fallen gleich links und rechts am Niedergang wie auf einer Brückennock die Steuerstände

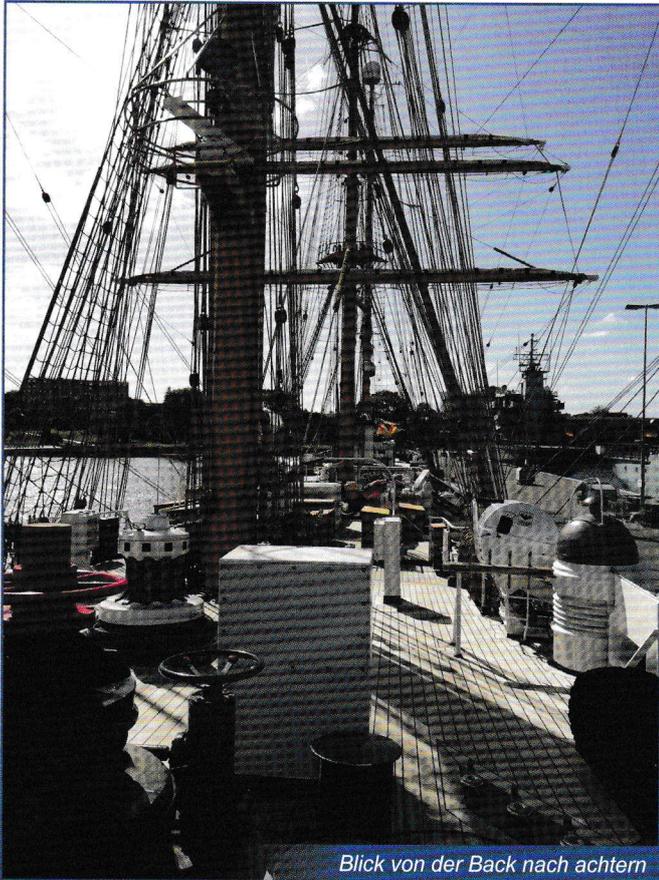
auf, beide erneuert. Nur der wuchtige Schornstein mit seiner Vielzahl an Abgas- und Entlüftungsrohren wirkt sehr deplatziert und stört. Das Kartenhaus ist neu. Ihm wurden 20 Zentimeter mehr Raum nach oben gegeben. Warum? Wegen der Kabelstränge unter der Deckenverkleidung und weil immer mal wieder Kommandanten den Segler führen, deren Gardemaß die 190 cm überschreiten. Bücken ist uncool. Der neue Kommandant Andreas-Peter Graf von Kielmansegg wird sich freuen. Dafür hat das Kartenhaus jetzt vollelektronische Karten-Tischdisplays und zwei Drehstühle auf Schienen, wie im Bundestag.

DNV-Det Norske Veritas-zertifiziert nur zum Teil

Nachdem man langsam aber sicher erkannt hatte, dass die GORCH FOCK von Grund auf erneuert werden musste, war auch klar, dass man um eine „Neu-Abnahme“ im Sinne eines Schiffs-Neubaus nicht herumkam. Die GORCH FOCK war bereits zu ihrer Inbetriebnahme 1958 vom damaligen Germanischen Lloyd (GL) zertifiziert worden. Alle aktuell gültigen Regeln für den Schiffbau, besonders die, die es speziell für Marineschiffe gibt, galt es umzusetzen. Das PAMIR-Unglück gab dazu den Anlass, die GORCH FOCK noch einmal sicherer zu machen, als dies bereits bei den Vorgängern der Fall war. Allerdings wurde die GORCH FOCK (II) irgendwann aus der Klasse genommen, d.h. die Überprüfung und Erneuerung der Klassenzertifikate im



11/JUN/2022
Das neue Kartenhaus mit elektronischem Kartendisplay



Blick von der Back nach achtern

Turnus von 5 Jahren wurde durch marineinterne Gutachten und Inspektionen ersetzt. Vielleicht eine Sparmaßnahme? Nur bei Bedarf wurde der GL als externer Berater hinzugezogen.

In punkto Sicherheit auf der Bark, insbesondere in der Takelage, gab der Unfall im November 2010, bei dem eine Kadettin durch den Sturz aus dem Mast tödlich verletzt wurde, Anlass, die Technik an Bord zu verbessern und die Ausbildung zu erweitern. Seit Juni 2012 steht auf dem Gelände der Marineschule Mürwick (Flensburg) ein

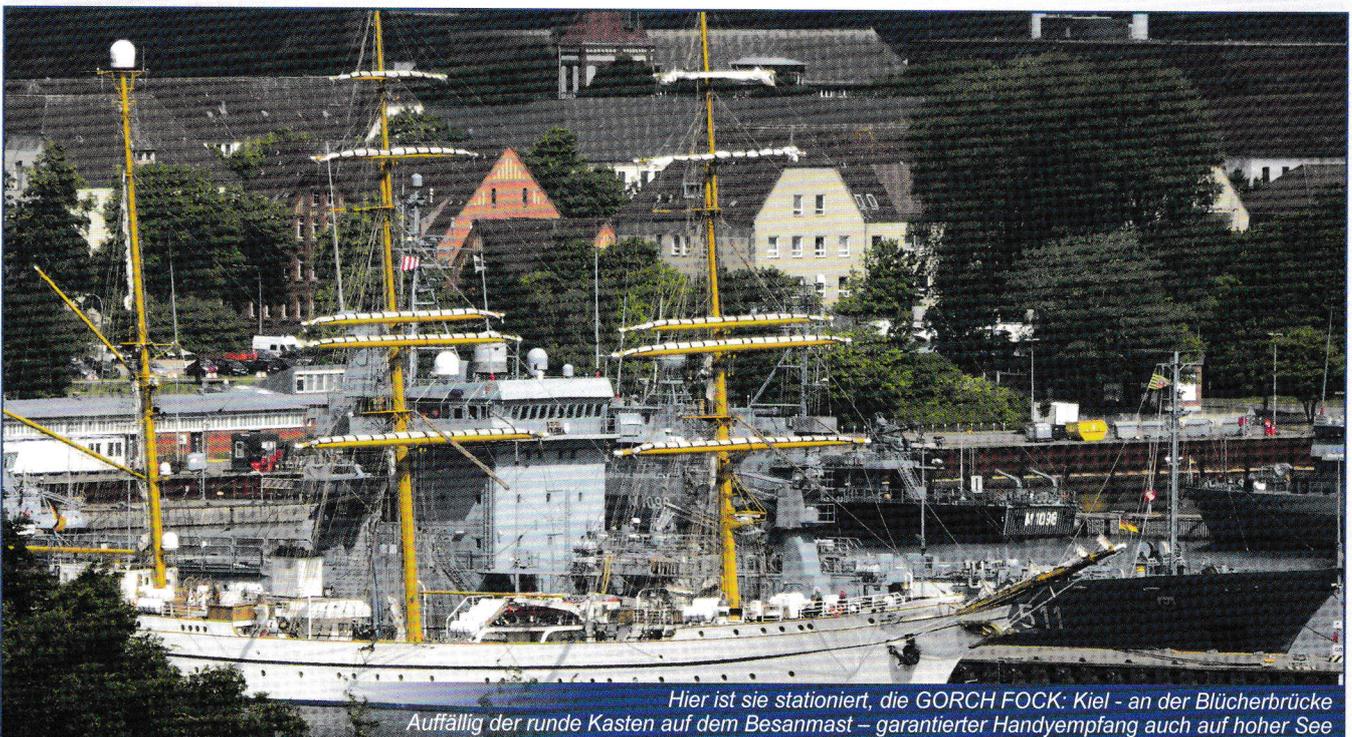
„Schulungs- und Ausbildungsgerät Mast und Takelage“, so die offizielle Bezeichnung für einen Übungsmast an Land. Der Mast ist eine etwas kleinere Nachbildung der GORCH FOCK Takelage und die Auszubildenden sind durch ein Seil mit einer Fallklaue gesichert. „Die Entscheidung, wer später an Bord aufentert, wird hier getroffen.“ so die Aussage des Kommandeurs.

Da für die Bark auch die Takelage komplett erneuert werden musste (Masten, Rahen und stehendes Gut, laufendes Gut nur teilweise, Segel waren noch neu), beauftragte man DNV mit der technischen Abnahme in Konstruktion und Bau. Die turnusmäßige Überprüfung von Schiff und Maschinenanlage wird zukünftig wieder vom DNV durchgeführt und zwar statt im 5-Jahres Abstand dann alle 3 Jahre.

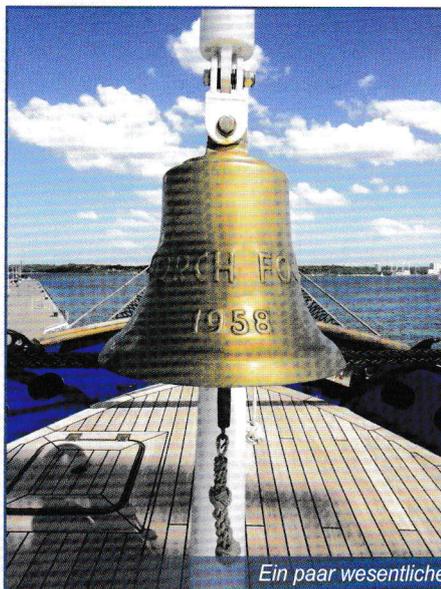
Unter Deck ist es eng

Jetzt aber rein ins Schiff. Verständlicherweise konnten wir nicht überall reinschauen, auch wegen der Privatsphäre. Der Weg ins Schiff führt vorbei an der Essensausgabe der Kombüse. Diese ist geräumig, viel größer als auf der GF 1. Hier der erste Hinweis auf Schäden nach der Indienststellung: Der Boden war nicht fest, es sammelte sich Wasser zwischen Stahldeck und Kunststoffboden. Alles raus und neu! Der Niedergang in den ersten Divisionsraum ist von zwei Kammern gesäumt. In diese wurde eine automatische Spülstraße eingebaut: Rechts schmutziges Geschirr rein – Links sauber und trocken entnehmen!

Unter Deck wird es eng. Wie immer schlafen die Auszubildenden in Hängematten, Stichwort „Tradition“! Kadettinnen und Kadetten getrennt. Wir besichtigen den Bereich der Damen. Vorhänge bieten Sichtschutz. Ausreichend Kopffreiheit: Fehlanzeige. Man musste Kabelstränge, Verrohrung und Luftkanäle unter der Decke anbringen, wo sonst eine lichte Höhe wie auf der GF1 herrscht: 2,2 Meter max. ohne Balken. Auf einen Holzboden wurde verzichtet, dafür Kunststoff. Warum man die Technik nicht an die Außenwand gelegt hat, ist unklar. So war es



Hier ist sie stationiert, die GORCH FOCK: Kiel - an der Blücherbrücke
Auffällig der runde Kasten auf dem Besanmast – garantierter Handyempfang auch auf hoher See



Ein paar wesentliche Gegenstände sind geblieben, z.B. Notsteuerrad am Heck und Glocke am Bug

auf der TOWARISCHTSCH. Die geringere Kopffreiheit hatte dort weniger gestört. Wie zur Beginn des GORCH FOCK Schiffs-Lebens liegen in jeder Abteilung drei bis vier Männlein oder Weiblein nebeneinander und zwei übereinander. Da kann schon mal dicke Luft entstehen, und beim Aufstehen eine Beule am Kopf!

Die Frage nach der morgendlichen Verpackung von Hängematte und Bettzeug wird wie folgt beantwortet: „Wenn bei der Kontrolle durch den Wachhabenden das Paket aus Matte und Bettzeug beanstandet wird, dann alles auseinander und neu einpacken!“ Die sportliche Zugabe in Form von einmal über das Deck laufen oder auch in die Wanten wie zu GF1 Zeiten - natürlich nur im Schlüppi - spart man sich. Wegen der Menschenrechte!

Die sanitären Anlagen sind durchgehend aus Edelstahl, macht Sinn. Im Waschraum unter der Back, wie schon auf der GF1, zwei Reihen Waschbecken gegenüber. Und aus der Decke ragen die Duschköpfe, also Zähne putzen und duschen in einem. Wer zu lang ist, muss sich bücken,

sonst kommt kein Wasser aus der Brause. Unter Deck gibt es natürlich auch ein Nacht- und Notklo, damit der Weg nicht zu weit ist. Die Technik an Bord ist auf dem letzten Stand: Wasseraufbereitungsanlage (Entsalzung mit Umkehrosmose) sowie eine Kläranlage: Die Abwässer werden auf Trinkqualität gebracht.

Das Hüttendeck, dort wo Kapitän und Offiziere wohnen, ist vollbepackt. Man war 1933 und 1958 nicht auf die Technik von heute eingerichtet. Die beiden Gänge an Steuer- und Backbord sind nur 60cm breit. Auf der GF1, die jetzt Museumsschiff ist, mußte von 80 auf 100cm verbreitert werden. Kommandantenkabine und Offizierskabinen bekamen wir nicht zu Gesicht, aber die Offiziersmesse achtern direkt neben dem Kommandanten. Schade: Wirkt sehr eng und wenig repräsentativ. Da hilft auch das Portrait des aktuellen Bundespräsidenten nicht viel. Wir waren mal auf der mexikanischen CUAUHTÉMOC in der Offiziersmesse; ganz anderer Stil, viel Mahagoni, das gibt was her!



Hauptdeck mit Blick in Richtung Hüttendeck

Wo sind denn nun die Millionen geblieben?

Nach einer Besichtigung der GORCH FOCK geht der Besucher, ob kundig oder nicht in diesem Metier, entweder begeistert ob dieses schmucken Seglers von Bord oder aber auch mit der Frage: „Wo sind sie nun geblieben, die 135 Millionen?“ Hier der Versuch einer Erklärung, die auch die Geschichte mit einbezieht.

1. Die Angst, dass die Öffentlichkeit und in Folge die Politik eine Ausbildung auf einem Segelschulschiff nicht mehr will! Das war bereits 1932 so, nachdem die NIOBE in der Ostsee bei einem plötzlich aufkommenden Gewitter kenterte und über 60 Männer mit in die Tiefe riss. Erst eine Volksinitiative mit Geldspenden bewegte den Reichstag, einem Neubau zuzustimmen. Das Ergebnis waren fünf Barken, von denen drei (USCG EAGLE, SAGRES und MIRCEA) noch in See gehen. Eine Erfolgsgeschichte.

2. Dann, 1958, der Neubau des heutigen Schiffes. Ihm vorausgegangen war der Untergang der PAMIR. „Ich bin entsetzt, wir brauchen eine norwegische Besatzung“, äußerte sich ein Bundestagsabgeordneter. Warum überhaupt ein Segelschiff? – Die Sicherheit des Schiffes und die Befähigung der Besatzung werden in Frage gestellt. Diese und andere Argumente, die den Neubau eines Segelschulschiffes in Frage stellen, begleiten die GORCH FOCK bis zum Stapellauf. Die Marine tut jedoch alles, um die Bedenken mit technischen Daten und Ausrüstung neuester Generation zu widerlegen. Besonders steht die Befähigung von Kommandant und Besatzung im Kreuzfeuer.

3. Bei solcher Vorgeschichte ist es kein Wunder, dass die Verantwortlichen der Marine den Ball flach halten wollten, als herauskam, dass irgendwann eine Summe erreicht war, die einen Neubau gerechtfertigt hätte. Erst im Mai 2019 lautete die Antwort des BMVG auf eine Anfrage der FDP und anderer Abgeordneter: „Die Deutsche Marine wird an der Ausbildung auf einem Segelschulschiff auch im Falle eines Abbruchs der Instandhaltung der GORCH FOCK festhalten.“

4. Man wusste erst sehr spät, wie es um die GORCH FOCK stand. Die Jahre, Jahrzehnte vor der großen Überholung hatte es zwar regelmäßig Reparaturen gegeben, davon u.a. 2000/2001 eine sehr umfangreiche, aber nie ging man in die Tiefe, hat die Substanz richtig untersucht. Dazu wäre ja eine vollständige Freilegung der Innenverkleidungen notwendig gewesen sowie die Demontage von Anlagen. Das ist aufwändig und teuer, nur, um mal zu sehen, wie es dahinter aussieht! Ein schlauer Schiffbauingenieur wäre vielleicht auf die Idee gekommen, sich die GORCH FOCK I in Stralsund näher anzuschauen, von innen. Denn dort ist alles raus. Man sieht genau den Zustand des Stahlbaus. Beide Schiffe haben eine ähnliche Fahrzeit hinter sich: TOWARISCHTSCH 56 Jahre mit der Zeit vor 1945 und GORCH FOCK 58 Jahre. Beide Schiffe haben einen Stahlrumpf. Die Spanten, Bodenwrangen, Schotten, Masten und Spieren waren auf der GORCH FOCK II bereits geschweißt, nur die Außenhaut genietet. Jetzt ist die Bark der Marine nur noch geschweißt, mit aufgeklebten Nietköpfen, wegen der historischen Optik, ... welch eine Verballhornung!

5. Die Planungs-Inkompetenz! Ein hartes Wort, aber es drängt sich der Verdacht auf, dass viele Unkundige bei dem Projekt GORCH FOCK mitgewirkt haben und auch ihren Einfluss auf Entscheidungen hatten. Kleines Beispiel: Vor dem Dreifachruderrad auf dem Hüttendeck steht der Kompass, es ist zum Glück noch der Alte. Und der funktioniert, wenn nicht jemand den Lüftungspilz aus Stahlblech direkt davorgesetzt hätte. Warum stimmt der Kompass plötzlich nicht mehr? Ach so, Eisenmetall beeinflusst das magnetische Verhalten! Alles wieder raus, Verkleidung aus Aluminium, jetzt dreht er sich wieder richtig. Die ausführende Firma musste auf eigene Kosten nachbessern.

6. Am Gravierendsten auf die Kostenexplosion wirkte sich das enge Vertrauensverhältnis zwischen den Kontrolleuren der Marine und der Werft in Elsflth aus. Angebote und Rechnungen wurden auf eine Art genehmigt, wie es in der freien Wirtschaft nicht üblich ist. Rechnungen von Unterlieferanten waren überhöht, Kostenreduktionen nicht umgesetzt. All das in Summe, Gesamtzustand der Bark, Planung, Kontrolle, Betrug durch die Werft führte zu einem Endbetrag, der einen Neubau leicht gerechtfertigt hätte. Die Medien und die Staatsanwaltschaft Osnabrück haben diese Missstände umfassend untersucht und aufgedeckt. – Aktuell hat die Staatsanwaltschaft in Osnabrück Anklage vor dem Landgericht Oldenburg wegen Betruges in einem besonders schweren Fall zum Nachteil des Marinearsenals Wilhelmshaven gegen zwei ehemalige Vorstände der Werft in Elsflth erhoben. In der umfassenden Anklageschrift wird ihnen gewerbsmäßiger Betrug zum Nachteil des Marinearsenals in Wilhelmshaven vorgeworfen. Die beiden Männer sollen zwischen 2014 und 2018 dafür verantwortlich gewesen sein, dass bei der Werft systematisch unzutreffende Abrechnungen erfolgten. Der Deutschen Marine sei dadurch ein Schaden von rund 7,2 Millionen Euro entstanden.

Schlussfolgerung

Die Deutsche Marine hat wieder ein altes-neues Segelschulschiff, endlich, nach langen sechs Jahren. Alle sind glücklich, dass die GORCH FOCK wieder Ausbildungsfahrten machen kann und die Bundesrepublik Deutschland im Ausland würdig vertritt. Wenn erst einmal genug Wind durch die Segel gestreift ist, wenn Routine an Bord zurückgekehrt ist und keine Hiobsmeldungen den Ruf der Bark weiter beschädigen, dann wird allmählich das Desaster um den „Neubau“ der alten Dame vergessen sein. Wünschen wir der Besatzung, den Kadettinnen und Kadetten allzeit guten Wind und immer eine Handbreit Wasser unter dem alten Kiel!

Wer immer noch Zweifel am Sinn einer Ausbildung auf einem Schulschiff hat, dem sei folgender Ausspruch ans Herz gelegt:

**Johann Kinau alias Gorch Fock verglich einen Segler mit einem Lebensschiff:
„Du kannst dein Leben nicht verlängern, noch verbreitern – nur vertiefen.“**