



TALL-SHIP

news

NR. 104
I/2018





Annäherung 2007



PREUSSEN 2002



GORCH FOCK (II) 2008



SEDOV, ALEXANDER VON HUMBOLDT (I) u. MIR vor Helgoland 2004



Die Künstlerin vor einem ihrer Werke und mit einer Cux-Tasche

Elke Timmermann Durch Windjammertörns zur Marinemalerin

Elke Timmermann, Jahrgang 1959, wurde in Hamburg geboren. Sie besuchte Grundschule und Gymnasium. Im Kunstunterricht fand sie ein prägendes Interesse an Keramik- und Hinterglasmalerei. Ihr Wunsch, Goldschmiedin zu werden, ließ sich nicht realisieren, da keine Ausbildungsstelle zu finden war. Sie macht eine Ausbildung als Medizinisch-Technische Assistentin und 1980 das Staatsexamen.

Die Liebe zur Seefahrt entwickelte sich schon seit ihrer Kindheit, denn sie verbrachte viel Zeit auf dem kleinen Segelschiff der Eltern, der Galeass DAGNY. Um das Schiff führen zu dürfen, besuchte sie ab 1987 fast drei Jahre lang die Seefahrtschule in Hamburg. „Während ich da meine Klausuren geschrieben habe, kommen die Windjammer zum Hafengeburtstag rein. Ich dachte: Da würde ich auch gerne mal mitfahren.“ Kurzentschlossen machte sie einen ersten Törn auf der KRUZENSHTERN und war von da an den Großseglern „verfallen“. In der Folge segelte sie mehrfach auf der SEDOV, um Meilennachweise für ihre Segelscheine zu sammeln. Höhepunkt war der Atlantiktörn auf der SEDOV anlässlich der Columbus-Race 1992 von Boston nach Liverpool. Die Erlebnisse aus jenen Tagen und ihre künstlerischen Fähigkeiten führten zu einer erfolgreichen Liaison, und ab 1998 entstehen mehr und mehr beeindruckende Ölbilder von Großseglern in schwerer See, penible Schiffsportraits und Impressionen über die Unendlichkeit der Meere. Elke Timmermann ist verheiratet, hat einen Sohn, lebt und arbeitet in Cuxhaven. Zahlreiche Ausstellungen würdigen ihre „Seestücke“. Kreativität beweist Elke Timmermann auch als Designerin exklusiver Taschen mit maritimen Motiven.

Infos unter www.marinemalerin-elke-timmermann.de NT



Liebe Freunde der Groß-Segler

Am 23. Mai 1988, also vor fast 30 Jahren, wurde der Verein Tall-Ship Friends gegründet. Seitdem sind annähernd zwanzigtausend Mitglieder auf den Schiffen gesegelt deren Erhalt uns am Herzen liegt. Derzeit sind es vierzehn Schiffe denen unser Interesse in besonderem Maße gilt und rund 1.500 Mitglieder tragen in vielfältiger Form dazu bei, deren Zukunft zu sichern. Allein in den letzten zehn Jahren wurden über 250.000 Euro Fördergelder für die Schiffe zur Verfügung gestellt; Gelder die durch die Mitgliedsbeiträge erbracht wurden. Wir können zuversichtlich nach vorne schauen, denn die Mitgliederzahlen der Tall-Ship Friends sind stabil und verzeichnen sogar Zuwächse. Dies ist jedoch durchaus ausbaufähig und daher die eindringliche Bitte an alle, neue Mitglieder zu werben.

Die vorliegende Ausgabe der TALL-SHIPnews umfasst erneut vierzig Seiten. Ein Zeichen für ein lebendiges Vereinsgeschehen, Vielfalt im maritimen Umfeld und für die Schreibaktivität unserer Mitglieder.

Die Rubrik „Aus unserem Verein“ gibt einen Überblick auf die Geschehnisse in den zurückliegenden Monaten und eine Vorausschau auf die kommenden Dinge. Hier sei besonders an die Jahreshauptversammlung am 21. April in Wismar, den Vereinstörn auf der SEDOV und an die Spendenaktion zu Gunsten der SEDOV erinnert.

In den „Kleinen News“ finden sich interessante Beiträge zu vielfältigen maritimen Themen. Spektakulär ist sicherlich die Weltumsegelung des polnischen Vollschriffes DAR MŁODZIEZY und wir hoffen, dass die Preise noch bis Ende Januar vorliegen (diese werden dann auf unserer Internetseite zu lesen sein). Dank der Initiative verschiedener Interessenverbände wurde die Verordnung aus dem Verkehrsministerium zum Betrieb der Traditionsssegler revidiert („Hoffnung für Traditionsschiffe“). Bemerkenswert



die Entscheidung des VW-Konzerns (VW-Volle Kraft zurück).

In der Rubrik „Geschichte der Seefahrt“ findet sich eine bemerkenswerte Darstellung von Beat Schenk (TSF-Schweiz) der die große Zeit der holländischen Seefahrt im 16. und 17. Jahrhundert beschreibt.

In der Rubrik „Abenteuer Segeln“ finden sich drei Artikel über Segelreisen. Da ist zum einen die Zusammenfassung über unseren Vereins-Segeltörn auf der GREIF und zwei Beschreibungen eines gleichen Törns auf der ALEXANDER VON HUMBOLDT II von Halifax nach Le Havre; zum einen von einem alten „Segelhasen“ (Günther Grinke) und zum anderen von einer jungen „Segelratte“ (Nele Biener) die in der Quintessenz zum gleichen Ergebnis kommen: „Segeln ist eine tolle Sache“.

Eine „Seefahrtsgeschichte“ der ganz besonderen Art ist die sehr persönliche Schilderung von Yöck Löffler aus Köln über seine Gründe mehrere Jahre auf der EYE OF THE WIND zu verbringen (20.000 Meilen durch die Südsee) und darüber zu berichten, was diese Jahre bei ihm bewirkten (s. a. „Kölner Abenteurer bauten GOLDEN PLOVER“ in der Tsnews102).

„Rund um die Seefahrt“ beinhaltet in dieser Ausgabe ein Portrait von zwei außergewöhnlichen Seefahrtsmuseen. In der „Seekiste“ findet sich schließlich noch eine Abhandlung über maritime Feuerzeuge.

Viel Freude beim Lesen wünscht und auf ein Wiedersehen bei der Jahreshauptversammlung in Wismar hofft der Vorstand von Tall-Ship Friends.

Norbert Thomé, Vorsitzender

Titelbild: Brigantine GREIF, Aquarell von Friedrich W. Baier, 2017

Herausgeber: Tall-Ship Friends
Deutschland e.V., gemeinnütziger Verein
vertreten durch den BGB-Vorstand
Norbert Thomé.

Tall-Ship Friends Deutschland e.V.
(Registernummer 11990, Amtsgericht Hamburg),
Zeidler Str. 61, D-21107 Hamburg,
Tel: 040 / 94 79 04 18, Fax 040 / 31973729

Bankverbindung: Nord-Ostsee Sparkasse,
BLZ 217 500 00, Kontonummer: 67857
IBAN DE47 2175 0000 0000 0678 57
BIC NOLADE21NOS

E-mail: verein@tallshipfriends.de

Internet: www.tallshipfriends.de

Redaktion: Norbert Thomé, e-mail: norbert.thome@tallshipfriends.de

Layout/Satz: tm&b Werbung Layout, Kiel
Druck: Dräger + Wullenwever p+m, Lübeck

Leserbriefe und Fotos sind immer willkommen. Textbeiträge möglichst als Textdatei in WORD und Fotos digital. Die Redaktion behält sich die Veröffentlichung und Kürzung vor. Der Inhalt von Berichten und Leserzuschriften entspricht nicht unbedingt der Meinung von Tall-Ship Friends Deutschland e.V.

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15. April 2018

ACHTUNG Mindestbildgröße: Längere Kante >1.000 Pixel; Dateigröße > 1 MB.

Aus unserem
Verein S. 4-9



Kleine News
S. 10-15

Geschichte der
Seefahrt S. 16-18



Abenteuer
Segeln S. 19-25

Seefahrts-
geschichten S. 26-28



Rund um die
Seefahrt S. 29+30

Bücherbord
S. 31



Törnpläne
S. 32-36

Schiffsdaten
S. 37



Anschriften /
Veranstaltungen /
Stammtische S. 38

Seekiste
S. 39



IMPRESSUM

Willkommen an Bord

Das alte Jahr ist vorbei und ein neues liegt vor uns. In 2017 konnten wir insgesamt 49 neue Mitglieder in unserem Verein begrüßen. In diesem Jahr sollten es noch mehr werden und jeder sei hiermit angeregt für Tall-Ship Friends Deutschland e.V. zu werben. Im letzten Quartal waren es 12 Frauen, Männer und Familien die zu uns gefunden haben. Ihnen eine gute Zeit und erlebnisreiche Segeltörns.

Im einzelnen begrüßen wir:

Thomas Wagner, Flensburg Werner Schäfer, Essen Bernd Wonneberger, Hof
Manuela Klaas, Buxtehude Sabine Winkelmann-Laue, Köln Familie Dr. Jonny Kaiser, Markranstädt Silke Scholz, Hofheim
Sabine Hastedt, Achim Detlev Oxenfort, Erfurt Familie Paul Geller, Witzhausen
Veronika Giesen, Köln Peter Thurn, Langenzenn

Jahreshauptversammlung 2018 in Wismar

Termin: Samstag, 21. April 2018
Ort: Wismar, Bürgerschafts-Saal im Rathaus, Am Markt 1
Zeit: 14.30 bis ca. 18.00 Uhr

Abendessen ist um 19.00 im Gasthaus „Alter Schwede“, Am Markt 22.
Drei-Gänge-Menü: Vorspeise/Mecklenburger Kartoffelsuppe mit Lachsstreifen
Hauptgericht A/ Mecklenburger Rippenbraten, Apfelrotkohl, Petersilienkartoffel (23,- €)
Hauptgericht B/Gebratenes Dorschfilet an Gemüsestreifen, Senfsauce u. Salzkartoffel (25,- €)
Hauptgericht C/ Kaisergemüsepfanne mit Wildreis, Sauce Hollandaise (18,- €) Dessert/
Schwedeneisbecher (Vanilleeis mit Apfelmus, Eierlikör und Schlagssahne)

Genannte Preise sind ohne Getränke!
Anmeldung und Menu-Wahl bis zum 11.4.18 mit der Zahlung an unsere Geschäftsstelle.
Anmeldecoupons finden sich auf der Beilage zur JHV in dieser TSnews!

Übernachtungen: Die Anmeldung für Übernachtungen in der Jugendherberge (nur für drei Nächte vom 20.4. bis 23.4.2018) geht ebenfalls an unsere Geschäftsstelle.

Übernachtungen in Hotels oder Ferienwohnungen bucht jeder Teilnehmer selbst im jeweiligen Hotel (s. TSnews 103, Seite 5)

Hier noch ein Vorschlag zur „Freizeitgestaltung“:

Tagestörns auf der POELER KOGGE gibt es am Samstag und Sonntag, jeweils von 11.00 bis 14.00 Uhr, ab Alter Hafen in Wismar (ca. 1 km vom Rathaus entfernt). Der Preis beträgt 30,- Euro, (incl. Eintopf und Bockwurst). Bitte bedenken, dass es am Samstag knapp mit der Zeit werden könnte.
Anmeldung unter Tel.: 03841/304310, oder e-mail: mail@poeler-kogge.de oder über Internet: www.poeler-kogge.de



Vereinstörn 2018 auf der SEDOV

Die Entscheidung für den Vereinstörn 2018 ist getroffen: Es geht mit dem größten Traditionssegler, der SEDOV, von Harlingen nach Rostock. In der niederländischen Hafenstadt Harlingen enden die Tall-Ships Races 2018 und in Rostock findet die 28. Hanse-Sail statt. Zwei Häfen mit einer internationalen Flotte von Großseglern und einem interessanten maritimen Programm-Angebot. Und dazwischen der Segeltörn von der Nordsee durch Skagerrak und Kattegat in die Ostsee. Um das maritime Flair in beiden Häfen genießen zu können, wird es jeweils eine zusätzliche Übernachtung auf der SEDOV geben. Der



Harlingen



Rostock

Zeitraum des Vereinstörns ist somit vom 4. August bis zum 10. August 2018. Die Kosten für Segeltörn und zusätzliche Übernachtungen betragen für TSF-Mitglieder bis 25 Jahre 471,- Euro und für TSF-Mitglieder über 25 Jahre 579,- Euro. Eine schnelle Buchung sichert einen Platz bei diesem sehr attraktiven Segelereignis. Die Geschäftsstelle wartet schon: Tel. 040/94790418 oder e-mail an verein@tallshipfriends.de NT

Abschied Wir verabschieden uns von den Freunden die uns im Jahre 2017 verlassen haben um ihre letzte Reise anzutreten:

Emil Otto Stey, Siegburg
Henning Röttger, Nienburg
Hans-Joachim Zimmermann, Flörsheim
German Raum, Eching
Hans-Werner Günther, Rheinfelden
Jürgen Götzke, Stuttgart
Thorwald Schleesselmann, Hamburg
Jürgen Wolters, Wesel
Manfred Meyer, Castrop-Rauxel
Jan Passow, Hardeggen
Karin Schulze, Zeuthen
Rolf Sevenich, Erkelenz
Joachim Klam, Lübeck

In unserer Erinnerung leben sie weiter.

Brief vom Rektor der KGTU

Der freundliche Brief vom Rektor der Kaliningrad Government Technical University (KGTU) an den Vorsitzenden von TSFD e.V. hat uns sehr gefreut und daher wollen wir ihn unseren Lesern nicht vorenthalten.

Hier die freie Übersetzung:
Sehr geehrter Norbert Thomé!

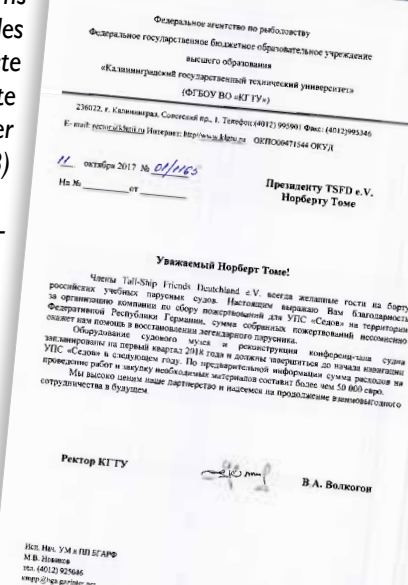
Die Mitglieder des Vereins Tall-Ship Friends Deutschland e.V. sind immer willkommene Gäste an Bord der Russischen Segelschulschiffe. Hiermit möchte ich meinen Dank zum Ausdruck bringen für die Organisation des Spendenaufrufes innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zum Erhalt des Segelschulschiffes „Sedov“. Die gespendete Summe wird uns zweifellos bei der Instandsetzung dieses legendären Windjammers hilfreich sein.

Die Einrichtung des Bordmuseums und der Umbau des Konferenzsaales des Schiffes ist für das erste Quartal 2018 geplant und sollte bis zum Beginn der Segelsaison der „Sedov“ im nächsten Jahr (2018) abgeschlossen sein.

Nach der vorläufigen Kosten-schätzung wird eine Summe von mehr als 50.000 Euro für die Reparaturarbeiten und die Anschaffung der notwendigen Materialarbeiten veranschlagt. Wir schätzen unsere Partnerschaft sehr und hoffen auch künftig auf eine gute Zusammenarbeit.

Rektor KGTU

V.A. Volkogon





Spendenaktion für die SEDOV

SEDOV Foto S.A.L.T.

Unsere Mitglieder zeigen durch ihre Spendenbereitschaft deutlich wie wichtig ihnen das größte noch fahrende Traditions-Segelschiff der Welt ist; die SEDOV. Vom 1. August bis zum 31. Dezember 2017 sind 6.469 Euro auf dem Spendenkonto eingegangen. Der neue Eigner der Viermastbark, die Universität in Kaliningrad, begrüßt unsere Aktivitäten ausdrücklich und hat zwischenzeitlich auch präzisiert in welchen Bereichen wir unterstützend tätig werden können. Dabei wurde deutlich, dass alle Bereiche die unmittelbar mit dem Schiffsbetrieb und der Schiffssicherheit zusammenhängen finanziell weitgehend abgesichert sind. Offen ist hingegen die Finanzierung des Bordmuseums und des Konferenzsaales. In beiden Fällen sind erhebliche Sanierungsarbeiten erforderlich, deren Gesamtkosten auf über 50.000 Euro beziffert werden. Wir halten beide Objekte für unbedingt förderungswürdig. Der Konferenzsaal, auch als „Kinosaal“ bekannt, dient sowohl als Unterrichtsraum für die Kadetten, als Feierraum für festliche Anlässe und vor allem als Ort der Begegnung zwischen Schiffsführung, Stammscrew und Trainees.

Das Bordmuseum wurde durch einen Wasserschaden stark in Mitleidenenschaft gezogen. Es wieder herzurichten ist auch unser Anliegen, da dort der Platz ist wo die wechselhafte Geschichte des Schiffes augenscheinlich und nachvollziehbar dargestellt wird.



Bordmuseum SEDOV, Foto AndreySharkov



Konferenzsaal, Foto Norbert Thomé

SPENDENKONTO: TALL-SHIP FRIENDS D. e.V., Hamburg
IBAN: DE47 2175 0000 0000 0678 57 BIC: NOLADE21NOS
Spende für die SEDOV

Wir bitten weiterhin um Spenden diesem Ziel näher zu kommen und bedanken uns bei all denen, die gespendet haben. In der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. Dezember 2017 waren dies:

Andrea Neumann 100 € * Prof. Dr. Peter Vörmann 30 € * Peter Vroliks 50 € *
Sybilie Ohm 1.000 € * Inge Heidemann 50 € * Jürgen Umbach 20 € *
Jutta Milde 30 € * Gisela Krieger 20 € * Peter Lenzner 100 € *
Heide u. Harald Zuckmayer 200 € * Dr. Paul Schön 50 € * Sergej Snijders 248 € *
Welf Raschke 50 € * Karin u. Friedrich Mohrhoff 100 € * Rainer Schramm 200 € *
Norbert Thomé 500 € * Uwe und Renate Leuchtenberg 100 € * Peter Bock 30 € *
Kirsten u. Dr. Wolfgang Berg 50 € * Bernfried Zimmermann 25 € * Peter Fingas 25 € *
TSFD Stammtisch Köln 260 € * Thomas Eckel 50 € * Hans-Hermann Paesler 25 € *
Bernhard Maes 15 € * Manuela Klaas 30 € * Helmut Vos 10 € * Ines Jeworski 10 € *
Inge Butenuth 30 € *

Leserbrief von Peter Vroliks

...um es mit Herrn Klare zu sagen: Sein Leserbrief aus den TSnews 103 hat mich sehr verwundert. Die Meldung aus der Ostsee-Zeitung, die ich beifüge, spricht doch eine ganz andere Sprache. Erklären kann ich mir das höchstens so, dass der abgedruckte Brief von Herrn Klare noch vor den Verhandlungen verfasst wurde, über die die OZ berichtet. Sicherheitshalber bin ich daher auf die Gorch-Fock-Homepage (www.gorchfock1.de) gegangen, um mehr zu erfahren. Es war aber wie bei allen früheren Versuchen, denn unter der Rubrik News findet man wieder: NICHTS. Um nochmals Herrn Klare zu zitieren: Bis sich der Nebel um die „Fakten, Meinungen und Begebenheiten“ gelichtet haben und Herr Klare und seine Mitstreiter für Klarheit gesorgt haben, werde ich die Vorgänge um die Gorch Fock I weiter aus sicherer Distanz verfolgen. Peter Vroliks

Peter Vroliks bezieht sich in seinem Leserbrief auch auf einen Artikel der Ostsee-Zeitung, der nachfolgend zitiert ist:

OZ, 6. Oktober 2017

Stralsund. Die Zukunft der „Gorch Fock I“ in Stralsund ist offenbar gesichert. Der Eignerverein Tall-Ship Friends will sich verpflichten, das Segelschiff für mindestens weitere 15 Jahre im Hafen zu lassen.

„Das ist ein wichtiger Teil des Vertrages, den wir mit der Stadt machen werden“, sagt Vereinsvorsitzender Wulf Marquard (75). Im Gegenzug bekommt der Verein 3,6 Millionen Euro Fördermittel vom Land, um das Schiff zu reparieren. Weitere 400 000 Euro muss der Verein selbst aufbringen. Das Schiff muss dringend auf Vordermann gebracht werden. Vor allem das Unterwasserschiff muss erneuert werden, sonst breche der Großsegler irgendwann in der Mitte durch, so Marquard.

Marlies Walther

TSF-Treff Berlin

Jahrelang haben sich Wolfgang Schneidt und Werner Schilling um den Berliner Stammtisch gekümmert. Dafür sei ihnen an dieser Stelle ausdrücklich gedankt!

Nun hat ein Damentrio die Organisation übernommen. Editha, Gisela und Ulrike haben ein maritimes Lokal gefunden, welches auf eine lange Tradition zurückblicken kann.

Das „Marinehaus“ am Märkischen Ufer 48-50, mitten in Berlin und unmittelbar an der Spree gelegen. Gut zu erreichen mit der S- oder U-Bahn, Haltestelle Jannowitzbrücke. Dort treffen sich ab sofort Tall-Ship Freunde aus und rund um Berlin und zwar jeweils am letzten Freitag in jedem ungeraden Monat um 19.00 Uhr.



Das nächste Mal also am Freitag, 26. Januar 2018. Das Gebäude, in dem sich das Restaurant befindet, wurde im Volksmund als „Admiralität“ bezeichnet und beherbergte um 1900 die Schiffsfahrtsbehörde und 1918/1919 die aus Marineaufstand und Novemberrevolution hervorgegangene Volksmarinedivision. Ein Restaurant gab es schon damals unter dem Namen „Marinestube“. Im Jahre 1944 erfolgte ein Eignerwechsel und eine Umbenennung in „Marinehaus“.

Seit Ende der 90er Jahre führen Stefan Pfannschmidt und Michael Hartwig das Restaurant und freuen sich, wenn der Nordsee-Kabeljau, die edle Matjesplatte, die Berliner Haxenpfanne oder das traditionelle Marinehaus-Schnitzel genossen werden.

Jeder kann kommen. Wer weitere Informationen braucht, ruft bei Gisela Krieger (030/4013819) an oder mailt an TSF-Treff-Berlin@online.de NT



Kapitänszimmer

Gemeinsam auf Kurs!

Schonerbrigg GREIF lud Jugendliche zu einem Segeltörn ein

Dank der Unterstützung des Tall-Ship Friends Deutschland e.V. konnte der Förderverein des Segelschulschiffs GREIF Jugendliche und junge Erwachsene aus Greifswald und Umgebung im September zu einem Schnuppertörn auf den Greifswalder Bodden einladen.

Nach einem Aufruf in den Medien und sozialen Netzwerken hatten sich Schulklassen und Gruppen aus lokalen Jugendtreffs sowie Einzelbewerber aus Betreuungseinrichtungen beworben. Das Mindestalter war 16 Jahre, in Begleitung eines verantwortlichen Betreuers konnten auch 14jährige mitsegeln. Eine Schulklasse nutzte die Gelegenheit für einen zusätzlichen Wandertag, den sie sich als Siegerin in einem Wettbewerb am Europatag verdient hatte.

Vom Moment des Ablegens an ging es darum, gemeinsam als Mannschaft das Zusammenspiel von Wind, Segeln und Ruder zu koordinieren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden in den gesamten Schiffsbetrieb eingebunden, durften beim Segelsetzen mithelfen, auch bei der Kursbestimmung und beim Steuern des Großseglers. Wer sich das zutraute, konnte in Begleitung eines erfahrenen Bootsmanns in die Takelage aufentern, was fast alle taten.

Eine frische Brise schob die Schonerbrigg zügig voran, sorgte aber auch für eine spürbare Welle. Einer der Betreuer schrieb in seiner Dankes-Mail: „Für mich selbst war es zwar schwierig mit dem



Jugend auf der GREIF, Foto Volker Pesch



Gemeinsam bei der Arbeit, Foto Volker Pesch

Geschauckel, aber der junge Mann, den ich begleitet habe, hat einen tollen Tag gehabt, mit vielen Erlebnissen, Gesprächen, Anregungen für seinen weiteren Weg. Sie haben durch dieses Angebot meine Arbeit sehr unterstützt.“
In diesem Sinne hofft die Mannschaft der GREIF, auch in 2018 wieder dieses Angebot machen zu können.

Volker Pesch

Neue Mitglieder werben

JA, wir brauchen neue Mitglieder, denn die Mitglieder fördern in doppelter Hinsicht den Erhalt der traditionellen Großsegler. Zum einen durch ihren Jahresbeitrag, und zum anderen durch die Teilnahme an den Segeltörns. JA, wir können mehr Mitglieder für unseren Verein gewinnen, denn wir sind gut und haben ein Programm, welches die Freunde der großen, traditionellen Segelschiffe überzeugt. Diese Zeugen einer bedeutenden Schifffahrtsepoche zu erhalten ist nicht nur praktizierter Denkmalschutz, sondern auch eine kulturelle Verpflichtung zukünftigen Generationen gegenüber. Auf diesen Segelschiffen zu segeln ist nicht nur ein persönliches Erlebnis von außerordentlicher Prägung, sondern auch ein Beitrag zu einer umweltverträglichen Art des Reisens mit hoher Nachhaltigkeit. Mitglieder erhalten bei Segeltörns günstige Tarife und darüber hinaus ein Seefahrtbuch zum Eintrag der Segeltörns, einen Anstecker und Aufnäher mit unserem Vereinslogo und in jedem Quartal das Vereinsmagazin TALL-SHIPnews. Werbeflyer, Beitrittsanträge und Ausgaben der TALL-SHIPnews können bei der Geschäftsstelle angefordert werden und sind hilfreich bei allen Werbeaktivitäten. Weitere Informationen finden sich auf unserer Internetseite www.tallshipfriends.de und dort können auch Beitrittsanträge ausgedruckt werden. Die Jahresbeiträge sind wie folgt: Einzelmitgliedschaft 55 Euro, Familienmitgliedschaft 80 Euro, Gruppenmitgliederschaft (Vereine, Organisationen, Schulen usw.) 180 Euro, Jugendliche (bis 25 Jahre) 25 Euro und Rentner 35 Euro.

Für den Werber eines neuen Mitgliedes gibt es Werbeprämien als kleines „Dankeschön“. Für die erste Werbung gibt es das Buch „OCEANUM – Das maritime Magazin“, für die zweite Werbung innerhalb eines Jahres das Buch „Die Jungfernerreise der Viermastbark PADUA“ und für die dritte Werbung innerhalb eines Jahres einen kostenfreien Segeltag auf einem Schiff aus unserem Segelangebot. Für jede weitere Werbung im laufenden Jahr dann einen Segeltag zum halben Preis. Für die Werbung einer Gruppenmitgliederschaft gibt es das Buch „Seemannschaft für Großsegler“.

Jahresausklang beim Stammtisch Köln

Über zwanzig Tall-Ship Friends aus Köln und Umgebung trafen sich im Dezember beim Stammtisch im „Leuchtturm“ in Köln, um den Abschluss des Jahres gebührend zu feiern. Es gab neue Informationen zum Vereinstörn 2018 auf der SEDOV, und zehn Mitglieder entschieden sich spontan, an diesem Segelerlebnis teilzunehmen. Zur Jahreshauptversammlung nach Wismar hatte Inge Buschmann sich um die Fahrkarten gekümmert und es fahren nun zwölf Tall-Ship Friends mit der Bahn gen Norden und weitere fünf entschieden sich für eine individuelle Anreise. Natürlich gab es darüber hinaus Vieles von den Ereignissen und Segeltörns des zurückliegenden Jahres zu erzählen. Aus Hamburg war Herbert Klyszcz zu Gast und somit trafen sich unter den Teilnehmern des „Kölner Treffs“ drei Männer, die gemeinsam um Kap Hoorn gesegelt waren. Leider konnte Eva-Maria nicht anwesend sein, sonst wären es vier Kap Horniers gewesen und es hätte ein „Gruppenbild mit Dame“ gegeben. So prosteten sich die drei mit einem zünftigen Kap-Horn Schnaps zu.



v. l. Kurt Gielow, Carlo Lavier, Herbert Klyszcz, Foto J. Hermann

Getränkeprobleme gab es keine, denn Norbert Thomé spendierte aus Anlass seines 75. Geburtstages gleich zwei Runden, und so konnte das Essen zufrieden in Bier oder Wein, vereinzelt auch Kaffee und Mineralwasser schwimmen.

Höhepunkt war auch dieses Mal der „Kassensturz“ der Spendendose. Nach eifrigem Zählen stand fest, dass 260 Euro als Spende für die SEDOV überwiesen werden konnten.

Diejenigen, die nicht dabei waren, haben eindeutig etwas verpasst. Kein Problem, denn in 2018 gibt es wieder an jedem ersten Samstag ein geselliges Treffen in der maritimen Kneipe „Im Leuchtturm“, und alle, die dies bisher versäumt haben, sind ganz herzlich willkommen. NT



Foto Jürgen Hermann

Sicherheit auf der ALEX

„Der Bestand an Sicherheitsgurten muss teilweise erneuert werden“...so der Hinweis von der ALEXANDER VON HUMBOLDT II an Tall-Ship Friends Deutschland e.V. Anfang 2017, verbunden mit der Anfrage um finanzielle Förderung des Vorhabens. Immerhin kosten fünfzig Sicherheitsgurte fast 7.000 Euro. Tall-Ship Friends haben geholfen und das Projekt mit 5.000 Euro gefördert. Im Oktober 2017 wurden die Sicherheitsgurte nunmehr geliefert und als offensichtliches „Dankeschön“ befindet sich an jedem Gurt der Hinweis auf das Sponsoring durch TSFD e.V. NT



GORCH FOCK (II) Münze

Die 10,- Euro Gedenkmünze wurde 2008 zum 50. Geburtstag der GORCH FOCK (II) als reguläres Zahlungsmittel in der Hamburgischen Münze geprägt und in den Verkehr gebracht. Die Auflage betrug 1,5 Millionen. Das feine Geldstück tauchte jedoch nur kurze Zeit im täglichen Zahlungsverkehr auf, da es schon bald zum beliebten Sammelobjekt wurde. Die Silbermünze hat einen Durchmesser von 32,5 mm, ein Gewicht von 18 g und besteht aus Sterlingsilber 925. Auf der Vorderseite ist die GORCH FOCK (II) mit technischen Daten zu sehen, auf der Rückseite der Bundesadler, die Wertangabe 10,- und das Prägejahr. Die Randinschrift lautet: SEEFART

IST NOT, nach dem Buchtitel von Johann Kinau, alias Gorch Fock. Die Münze wird in einem Samtetui geliefert und kostet 25,- €. Von dem Erlös wird ein Betrag von 10,- € pro Münze für die Jugendarbeit von Tall-Ship Friends Deutschland e.V. zur Verfügung gestellt. Bestellungen nimmt der stellvertretende Vorsitzende Josef Majewski entgegen, Tel.: 0211/281412, mobil 0163/2727201 oder per e-mail: josef.majewski@tallshipfriends.de

NT

Mitglieder basteln

Was machen Tall-Ship Friends in ihrer Freizeit, wenn sie nicht gerade segeln? Nun, sie machen das, was Seeleute über Generationen in ihrer Freizeit machten: Sie bauen Schiffsmodelle. So auch Ulli Bohm. Nach einem Törn auf der SEDOV Ende 2016 kam ihm die Idee, doch ein Buddelschiff

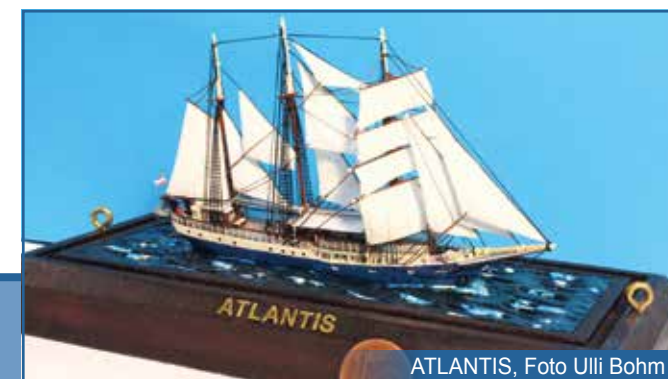
der alten Dame zu bauen. Ein Buddelschiff gehört nun mal in eine Flasche und daher war der Maßstab ziemlich festgelegt, so um die 1:500. Die Suche nach einer geeigneten Flasche war vergebens, und ein Modell als Buddelschiff mit den klappbaren Masten wäre recht grob ausgefallen. So wurde umdisponiert und Kurs auf ein Modell in einer Glasvitrine genommen. Hilfreich für die Herstellung von Rumpf und Rigg waren die präzisen Pläne der MAGDALENE VINNEN von Bernd Jocham (www.jocham-schiffe.de). Das Deck der SEDOV ist jedoch seit dem Umbau zum Segelschulschiff ein völlig anderes. So musste ein völlig neuer Decksplan mit den neuen Decksaufbauten anhand von Fotos und Internetveröffentlichungen gezeichnet werden. Im Hinblick auf die maßstäbliche Verkleinerung wurden viele Versuche mit allen möglichen Materialien und Herstellungsmethoden erforderlich. Der „Maßstab“ saß ihm förmlich im Nacken und Kompromisse waren notwendig.

Alle Teile mussten in Eigenarbeit hergestellt werden, denn in dieser Größe gab es keine Zukaufteile. Aber darin liegt ja gerade die Herausforderung. Etwa ein halbes Jahr war Ulli mit dem Bau der SEDOV beschäftigt und verbrachte an die eintausend Stunden am Basteltisch. Ergebnis ist ein 23,5 cm langes, prächtiges Modell des größten noch fahrenden Frachtseglers.



STS SEDOV SEDOV, Foto Ulli Bohm

Beim Bau des nächsten Modells, der ATLANTIS, ging es schon wesentlich schneller. Erfahrungen und Vorrichtungen waren schließlich vorhanden. So wurde die Barkentine schon in drei Monaten fertig. Ein Plan vom Rumpf war vorhanden, die Maße der Decksaufbauten und auch die des Riggs mussten aus Fotos ermittelt werden. Ein Törn auf der Barkentine im Sommer 2017 half hierbei. Alles war natürlich auch noch eine Portion kleiner, als bei der SEDOV und das Modell brachte es auf 11,4 cm. Das nächste Projekt wird die PASSAT, und die Suche nach Plänen und Zeichnungen der Aufbauten hat schon begonnen. Falls Ulli Bohm nicht fündig wird, sollte das kein Problem sein, denn schließlich wohnt er in Lübeck und die PASSAT liegt fast vor seiner Haustür. UB/NT



ATLANTIS, Foto Ulli Bohm



Bundespräsident mit Ehefrau (m), Kpt. Soitzek (r), Vors. Saitner (l)



Bundespräsident auf der THOR HEYERDAHL

Am 6. Oktober 2017 besuchte Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier in Begleitung seiner Ehefrau Elke Bubenbender in Kiel das Segelschiff THOR HEYERDAHL. Anlass war seine Antrittsreise als Bundespräsident im Land Schleswig-Holstein. Bei einem Schiffsrundgang erhielten die beiden durch Kapitän Detlef Soitzek und den Vereinsvorsitzenden Michael Saitner nicht nur einen Einblick in die Besonderheiten und die tägliche Arbeit auf einem Segelschulschiff, sondern konnten sich auch über das Projekt „Klassenzimmer unter Segeln“ informieren. „Lernen auf hoher See, Abenteuer gemeinsam mit den Klassenkameraden erleben, die Welt sehen – und Lebenserfahrung sammeln“; so lässt sich das Konzept KUS zusammenfassen (s.a. TSnews 102). Mit drei jungen Teilnehmern am Projekt und der pädagogischen Leiterin Dr. Ruth Merk waren kompetente Informanten an Bord.



Drei KUS'is mit Präsidentenpaar

Zum Abschluss des Besuches trug sich der Bundespräsident in das Gästebuch der THOR HEYERDAHL ein. Der Dreimaster hat Kiel am 22.10.2017 mit neuen Schülern in Richtung Panama verlassen und wird am 21.4.2018 wieder zurück erwartet. Der Bundespräsident wird im Juni 2018 die Kieler Woche eröffnen und vielleicht lässt ihm sein Terminplan Zeit für einen kurzen Informationsbesuch auf der THOR.

NT



In 314 Tagen um die Welt

Jules Verne ließ seinen Helden Phileas Fogg mit Eisenbahn und Schiff in 80 Tagen um die Erde reisen. Der Einhandsegler Francois Gabart schaffte es im November/Dezember 2017 auf seinem Trimaran sogar in knapp 43 Tagen. Nun wird das polnische Vollschiiff DAR MŁODZIEZY vom 19. Mai 2018 bis zum 28. März 2019 die Erde umsegeln und dabei eine Distanz von mehr als 30.000 Seemeilen bewältigen. Bei rund 275 Seetagen müssen pro Tag durchschnittlich 110 Seemeilen versiegelt werden. Ostsee, Nordsee, Atlantik, Indik und Pazifik werden dabei zu erleben sein. Die Reise beginnt in Gdynia und führt zu Traumzielen für See- und Sehleute: Lissabon, Dakar, Kapstadt, Singapur, Shanghai, San Francisco, Panama und New York, um nur einige zu nennen. Den genauen Verlauf und die Termine gibt es auf Seite 35 in der Rubrik „Törnpläne“. Die Preise liegen noch nicht vor und werden Ende Januar 2018 veröffentlicht. Es gibt kurze



Weltumsegelung DAR MŁODZIEZY

Etappen wie z.B. von Lissabon nach Teneriffa (6 Tage, ca. 700 Seemeilen) oder richtig lange, wie die von Osaka/Japan nach Vancouver/Canada (37 Tage, ca. 4.300 Seemeilen). Es ist wirklich für jeden Freund großer Segelschiffe etwas Passendes dabei. Anmeldungen unter 040/94790418 oder per e-mail: verein@tallshipfriends.de

NT

Im Trockendock, Foto Scheer



GORCH FOCK (II) – Werftaufenthalt bis Herbst 2018

Das Segelschulschiff der Deutschen Marine wurde am 17.12.1958 in Dienst gestellt und wird das 60jährige Jubiläum voraussichtlich nicht in seiner Funktion als Ausbildungsschiiff begehen können.

Seit Dezember 2015 ist sie in der Werft und alles deutet darauf hin, dass sich die vorgesehene Werftzeit um sechs Monate verlängert, da zwischenzeitlich weiterer Reparaturbedarf festgestellt wurde. Vor allem die Außenhaut ist in einem so schlechten Zustand, dass sie fast vollständig erneuert werden muss. Neben dem Holzbelag des



Schiffstechnischer Offizier Guido Zade begutachtet den Bug, Foto NDR

Oberdecks muss auch das Zwischendeck erneuert werden und der Neuaufbau des Deckshauses wird erforderlich. Trotzdem geht man davon aus, dass die bereitgestellten 75 Millionen reichen.

Nach Abschluss der Instandsetzungsarbeiten im September 2018 wird zunächst die Stammbesatzung die Bark übernehmen, um sich mit dem generalüberholten Schiff vertraut zu machen. Erst ab 2019 sollen dann wieder Offiziersanwärter auf der GORCH FOCK (II) ausgebildet werden. Ob in 2018 erneut Ausbildungslehrgänge auf der rumänischen MIRCEA möglich sind, wie es in 2017 der Fall war, ist noch ungeklärt.

Die GORCH FOCK (II) soll nach Plänen des Verteidigungsministeriums bis in die 2030er Jahre weiter als Segelschulschiff genutzt werden. Zu dem Zeitpunkt soll dann ein Neubau für die Ausbildungsbelange der Deutschen Marine bereit stehen.

Der Sprecher des Inspektors der Marine geht davon aus, dass der Neubau eines Segelschulschiffes mit den Sicherheitseinrichtungen und Sicherheitsstandards, wie sie die Deutsche Marine fordert, zwischen 80 und 120 Millionen Euro kosten wird. Zur Erinnerung: Der Neubau der ALEXANDER VON HUMBOLDT (II) hat etwa 16 Millionen Euro gekostet.

NT

VW – Volle Kraft zurück

Auf dem Höhepunkt des Diesel-Abgas-Skandals ließ der VW-Konzern verlauten, dass man zukünftig die Autotransporte nach Übersee auf Segelschiffen durchführen wolle, statt auf den mit Schweröl betriebenen Frachtern (s.a. TSnews 99, Seite 10). Es kam zu ersten Kontakten mit dem Hamburger Unternehmen Sailing Cargo, um den ECOLINER als

Autotransporter weiter zu entwickeln. Bis zu dreitausend Autos kann das fast 200 m lange Schiff mit den vier Masten und dem Dyna-Rigg transportieren und produziert dabei 80 % weniger CO₂-Emissionen (Treibhausgase), als ein herkömmliches Frachtschiff. Der VW-Konzern betonte, dass die Umweltverträglichkeit der Schiffe das Hauptanliegen ihrer Überlegungen sei, denn „die Schiffstransporte emittierten in 2014 so viel Stickoxid (NO_x) wie ca. 13,7 Millionen VW Golf TDI pro Jahr.“

In der Folge wurden die Ausschreibungsanforderungen für den ECOLINER mehrfach von VW geändert und von Sailing Cargo umgesetzt.

Am 22. November 2016 beschäftigte sich der VW-Vorstand zum wiederholten Male mit dem Thema. Die VW-Abteilung Logistik legte ein Papier vor, in dem mit Flüssiggas (LNG) betriebene Schiffe favorisiert werden. Damit ist der ECOLINER vom Tisch.

Verständlicherweise ist das Unternehmen Sailing Cargo über die Entscheidung enttäuscht, hat es doch im Rahmen der Planungen und der von VW ständig gewünschten Änderungen über 1,5 Millionen Euro investiert. Schadenersatzforderungen gegenüber VW werden nicht ausgeschlossen, so Uwe Köhler von Sailing Cargo.

NT

Hoffnung für Traditionsschiffe



Der Protest der Interessenverbände der Traditionsschiffe, der sich gegen die geplanten Maßnahmen aus dem Bundesverkehrsministerium richtete, hat nun zu einem Einlenken geführt. Am 1.1.2018 sollte die umstrittene neue Schiffssicherheitsverordnung (SchSvO) aus dem Hause von Verkehrsminister Alexander Dobrindt in Kraft treten

ECOLINER, Foto TPS

(s.a. TSnews 102, Seite 10). Auch von Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Günther (CDU) kam scharfe Kritik am Vorgehen des Bundesverkehrsministeriums; „es könne nicht sein, dass eine geschäftsführende Bundesregierung in dieser Frage jetzt Nägel mit Köpfen machen wolle“. Der geschäftsführende Bundesverkehrsminister Christian Schmidt (CSU) lenkte ein und es folgten eine Reihe von Gesprächen mit den beteiligten Verbänden. In drei Verhandlungsrunden erfolgte eine komplette Überarbeitung des Entwurfes. „Insgesamt ist es uns gelungen, den vom Ministerium im August 2016 vorgelegten Verordnungsentwurf für Traditionsschiffe, der ja wiederholt als nicht mehr verhandelbar dargestellt wurde, an über 100 Stellen zu Gunsten der Traditionsschiffe zu verändern“ so Nikolaus Kern von der GSHW (Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge e.V.). Nun wird die Schiffssicherheitsverordnung der Öffentlichkeit vorgestellt und dann, nach der Zustimmung durch die Europäische Union, zum 1. April 2018 in Kraft treten. NT

China baut Segelschulschiff

Seit Mai 2016 entsteht auf der Guangzhou Shipyard International Company im Süden Chinas ein Segelschulschiff für die Marine der Volksrepublik China. Ab Anfang 2018 wird es für die Ausbildung des Offiziersnachwuchses eingesetzt und erinnert an die Jahrhunderte alte Tradition Chinas als Seemacht. Das Vollschiiff entspricht den Entwürfen für die SHABAB OMAN II aus dem Konstruktionsbüro Dykstra & Partner (Niederlande). Mit einer Länge von 85 m, einer Breite von 11 m und den 2600 m² Segelfläche ist es fast identisch mit der SHABAB. Es bietet Platz für 50 Kadetten. Getauft wurde es auf den Namen POLANG, was soviel bedeutet wie „dem Wind trotzen“. Die Marine der Volksrepublik ist offensichtlich stark an dem Ausbildungskonzept der Deutschen Marine interessiert. So war der Kommandant der GORCH FOCK (II), Kapitän zur See Nils Brandt, im März 2017 in Peking, wo entsprechende Gespräche geführt wurden. In der Folge war dann eine Delegation aus China an der Marineschule in Flensburg-Mürwik. Die POLANG wurde in nur 18 Monaten fertiggestellt. NT



Entwurfzeichnung POLANG

广船国际



Foto Bente Stachowske

Seit 2010 ist das Greenpeace-Schiff BELUGA II jedes Jahr für mehrere Wochen mit wechselnden Umwelt-Ausstellungen auf deutschen Flüssen und an der Küste unterwegs. Anfang Oktober 2017 machte der Motorsegler im Rahmen seiner Herbsttour im Hafen von Schweinfurt fest. Dabei erfuhren die Besucher einiges über das in Form einer niederländischen Klipperboot gebaute Schiff, aber auch über Kampagnen, an denen sich die BELUGA II seit ihrer Indienststellung 2004 beteiligt. Dazu gehörten Aktionen im Rahmen des G-8-Treffen 2007, die Verfolgung des SHELL-Speziialschiffs NORDICA auf der Ostsee 2012 und die Versenkung von Steinen am Sylter Außenriff 2008, im schwedischen Kattegat 2009 und im „Natura 2000“-Schutzgebiet vor der polnischen Küste zur Verhinderung verbotener Fischfangmethoden im Mai 2013. Das Greenpeace-Schiff protestiert nicht nur gegen die steigende Verschmutzung der Meere, es setzt selbst ökologische Standards. Nach Möglichkeit wird gesegelt, die Entsorgung bordeigener Abfälle geschieht auf umweltverträgliche Weise. Schließlich hat man beim Bau auf der Wolgaster Fridtfjof Nansen Werft darauf geachtet, ausschließlich zertifiziertes Holz und giftfreie Beschichtungen zu verwenden, die Hydraulik-Anlage läuft mit Bio-Öl, der Motor mit schwefelarmem Dieselmotorkraftstoff. Die Schweinfurter Gäste konnten sich selbst davon überzeugen und sich über aktuelle Kampagnen wie die



BELUGA II im Hafen von Schweinfurt, Foto Andreas von Klewitz

UN-Klimakonferenz „COP23“ im November 2017 in Bonn informieren. Ein Vortrag eines afghanischen Greenpeace-Experten zum Thema Klimaflüchtlinge rundete die überaus informative Begehung ab. AvK

Sanierung der SEUTE DEERN kostet 32 Millionen Euro

Im Jahre 2019 wird die SEUTE DEERN 100 Jahre alt und es bleibt zu hoffen, dass sie dieses Jubiläum noch erlebt, denn ihr Zustand ist desolat. Der Holzrumpf ist von einem Pilz befallen, es gibt undichte Stellen und täglich müssen rund 150 000 Liter Wasser aus dem Schiff gepumpt werden, um die Bark über Wasser zu halten.

Seit 1972 gehört die SEUTE DEERN dem Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven und ist mit seinen 75,50 m Länge dessen attraktiver Blickfang. Sie gilt als der größte hölzerne und noch im Original erhaltene Frachtsegler weltweit.



Foto R. Junker

Das Schiff wurde 1919 als Viermastschoner in Gulfport/ Mississippi (USA) gebaut, auf den Namen ELISABETH BANDI getauft und überwiegend im Holztransport eingesetzt. Im Jahre 1931 kaufte ein finnischer Reeder den Schoner, nannte ihn BANDI, und setzte ihn weiterhin in der Holzfahrt ein, nun zwischen Finnland und England. Der Hamburger Reeder T. Essberger erwarb den Schoner 1938, bei Blohm + Voss wurde er zur Bark umgebaut und erhielt den Namen SEUTE DEERN. Seit dieser Zeit zielt das „süße Mädchen“ den Bug. In der Folge wurde



Gallsionsfigur der SEUTE DEERN, Foto U.H. Friese

sie als frachtfahrendes Schulschiff für den seemännischen Nachwuchs der Reederei eingesetzt. Bei Kriegsende lag sie in Lübeck und wurde von den Briten als Unterkunft genutzt. Von 1947 bis 1954 war die SEUTE DEERN als Hotelschiff in Hamburg, wurde in der Folge erneut verkauft und in Delfzijl unter dem Namen PIETER ALBRECHT KOERTS als Jugendherberge genutzt. Im Jahre 1965 erwarb der Hotelier H. Richartz die Bark und richtete sie in Bremerhaven, nun wieder unter dem Namen SEUTE DEERN, als Hotel ein. Seit der Zeit liegt sie im Alten Hafen in Bremerhaven und

seit 1972 ist das Deutsche Schiffahrtsmuseum Eigner der Bark.

Der Arbeitskreis „Rettet die Seute Deern“ hat nun ein Sanierungskonzept vorgelegt und geht davon aus, dass rund 32 Millionen Euro notwendig sind, um den Traditionssegler zu erhalten. Allein die Errichtung eines Trockendocks vor Ort beansprucht etwa 9 Millionen. Ein Verschleppen in eine Werft ist aufgrund des schlechten Gesamtzustandes der Bark nicht möglich. In diesem Trockendock sollen dann Besucher die Möglichkeit haben, die auf etwa acht Jahre geplanten Arbeiten am Schiff zu beobachten. Nach



Überdachtes Dock, Foto Judel & Vrolijk

Abschluss der Grundsanierung soll die SEUTE DEERN in diesem Trockendock bleiben und so vom Kiel bis zu den Mastspitzen erlebbar sein.

Ob es dazu kommt, ist derzeit noch unklar. Die Museumsleitung hält sich sehr zurück und vermeldete, dass in ihrem Etat kein Geld für die Sanierung und auch nicht für die Folgekosten vorhanden sei. Der Stiftungsrat des Schiffahrtsmuseums hat dagegen den Rettungsplan befürwortet und geht davon aus, dass Gelder vom Bund, vom Land Bremen und von Spendern zu erwarten seien. NT



130 Jahre AF CHAPMAN

Andreas von Klewitz

2018 feiert die AF CHAPMAN in Stockholm ihren 130. Geburtstag. Am 2. März 1888 bei der Shipbuilding Company, Whitehaven, England, vom Stapel gelaufen, hatte das

eiserne Dreimast-Vollschiff eine wechselhafte Geschichte. Gebaut wurde es für die Reederei Charles E. Martin & Co. in Dublin und ging im Jahr seiner Fertigstellung unter seinem ersten Namen DUNBOYNE auf Jungfernfahrt nach Portland, Oregon. In den Folgejahren als Frachtsegler zwischen England und Australien eingesetzt, wurde es 1908 nach Norwegen verkauft und gelangte anschließend nach Schweden. Hier wurde es 1915 von der Reederei-Aktiengesellschaft Transatlantic in Göteborg übernommen, in G.D.KENNEDY umgetauft und auf Fahrten nach Süd- und Ostafrika, Australien und Nord- und Südamerika eingesetzt.



G.D.KENNEDY, Foto SLV Allan Green Collection

Nach acht Jahren, in denen das Schiff eine Gesamtstrecke von umgerechnet zehn Erdumrundungen zurücklegte, erwarb es 1923 die schwedische Marineverwaltung, die es unter seinem heutigen Namen AF CHAPMAN (Fredrik Henrik af Chapman, berühmter schwedischer Schiffsbauer und Vizeadmiral des 18. Jahrhunderts) als Ausbildungsschiff für Kadetten und Schiffsjungen ins Mittelmeer, nach den USA und Westindien schickte. Seine letzte Reise unternahm das Schiff 1934, im selben Jahr wurde es außer Dienst gestellt. Während des Zweiten Weltkriegs lag es im Stockholmer

Hafen und diente der schwedischen Marine als Unterkunft. 1947 schließlich kaufte es die Stadt Stockholm. Um den imposanten Großsegler erhalten und der steigenden Nachfrage junger Reisender nach kostengünstigen Unterkünften nachkommen zu können, wurde es unter Beteiligung der schwedischen Touristenvereinigung STF zur schwimmenden Jugendherberge umgebaut und 1949 unter dem Namen „STF Vandrarhem af



Foto A.v.Klewitz



Schlafraum, Foto Vandrarhem af Chapman

Chapman“ in Betrieb genommen. Diese Funktion besitzt die AF CHAPMAN noch heute. Wer sie besichtigen möchte, findet sie auf der Westseite der Insel Skeppsholmen im Zentrum von Stockholm. Allerdings ist eine Erlaubnis erforderlich, wenn man das Schiff betreten möchte. Diese kann man bei den freundlichen Mitarbeitern im Haus an der Anlegestelle erfragen, in dem sich außer der Rezeption des „STF Stockholm/af Chapman & Skeppsholmen Vandrarhem“ noch ein gemütliches Bistro befindet.

Die AF CHAPMAN gehört zu den ältesten noch erhaltenen Vollschiffen der Welt. Wenngleich sie heute nicht mehr segelt, ist sie ein beeindruckendes Zeugnis europäischer Schifffahrtsgeschichte. In diesem Sinne kann man der alten Dame nur „Grattis på födelsedagen!“ – alles Gute zum Geburtstag! – wünschen.



Winterimpression, Foto suwalls



FLYING CLIPPER Computergrafik

FLYING CLIPPER wird größtes Segelschiff der Welt

Am 10. Juni 2017 war es so weit: Das größte Segelschiff der Welt lief auf der Brodosplit-Werft im kroatischen Split vom Stapel. Mikael Krafft, der Eigner der Reederei „Star Clippers“ mit Sitz in Malta, und seine Ehefrau Ann Krafft waren selbstverständlich bei diesem Ereignis dabei, und zu ihren Ehren stiegen beim Stapellauf gelbe und blaue Luftballons, die Farben Schwedens, in den Himmel über Split. Noch in diesem Jahr soll die FLYING CLIPPER ihre erste Reise machen und als Flaggschiff die Flotte der Reederei (STAR FLYER, STAR CLIPPER, ROYAL CLIPPER) mit purem

Luxus ergänzen.

Die Fünfmastbark ist 162 m lang und 18,2 m breit. Sie trägt 35 Segel mit einer Fläche von rund 6.350 m², die bei günstigem Wind und einer kompetenten Crew eine Geschwindigkeit bis zu 20 Knoten ermöglichen. Über die Maschinenleistung des dieselektrischen Antriebs gibt es keine Angaben, jedoch wird eine Geschwindigkeit unter Motor von 16 Knoten genannt. Der Rumpf hat die höchste Eisklasse und somit kann das Schiff auch die Gewässer der Arktis und Antarktis befahren.

Die FLYING CLIPPER verfügt über fünf Decks und bietet in 150 luxuriösen Kabinen, darunter 34 Suiten mit Balkon, Platz für 300 Passagiere. Die Crew besteht aus 150 Mitgliedern.

Drei Pools dienen der Entspannung der Gäste und der Hauptpool verfügt über einen Glasboden zum Atrium und Restaurant hin. Ein Tauchbecken erstreckt sich über drei Decks, und am Heck ist eine Badeplattform. Eine Open-Air-Bar, Bibliothek und ein Restaurant mit freien Essenszeiten sind darüber hinaus dem Wohlbefinden der Passagiere durchaus dienlich. Wer sich traut, kann ins Rigg aufentern oder das Klüvernnetz als Aussichtsplattform nutzen. Das alles hat seinen Preis, und es ist davon auszugehen, dass ein Tag auf dem größten Segelschiff der Welt so um die 300 Euro kostet.

Mikael Krafft ist zu recht stolz auf seine Flotte und auf seinen Lebensraum: 150 Jahre nach der Zeit der großen Segelschiffe erneut Segelschiffe wirtschaftlich erfolgreich zu betreiben, nicht als Frachtsegler sondern als Kreuzfahrtschiffe unter Segeln.

NT

Der Schatz der SAN JOSÉ

Vor fast 310 Jahren, am 8. Juni 1708, wurde die spanische Galeone SAN JOSÉ in der Karibik nahe dem kolumbianischen Hafen Cartagena von der englischen EXPEDITION unter Beschuss genommen. Ein Geschoss entzündete das Pulverlager der Galeone und diese sank mit fast 600 Mann Besatzung (s. TSnews 96, Seite 11). Die spanische „Silberflotte“ brachte damals Jahr für Jahr immense Mengen an Edelmetallen aus den mittel- und südamerikanischen Kolonien nach Spanien. Der Erlös aus diesen Schätzen war dienlich, um den Erbfolgekrieg (1701-1714), den England und seine Verbündeten gegen Spanien und seine Verbündeten führten, zu finanzieren. Die spanischen „Silberschiffe“ waren schon seit Jahren das Ziel



Ann u. Mikael Krafft beim Stapellauf, Foto Cruise Industry News



Stapellauf der FLYING CLIPPER, Foto Cruise Industry News



SAN JOSÉ Samuel Scott, vor 1772, Ausschnitt

der englischen Piraten.

Nun ist erneut ein Kampf um die SAN JOSÉ entbrannt, denn die Ladung des Schiffes besteht aus etwa 344 Tonnen Gold- und Silbermünzen sowie 200 Tonnen Edelsteinen. Der Wert wird auf etwa 15 Milliarden Euro geschätzt. Im Jahre 1979 schloss eine US-amerikanische Firma einen Vertrag mit Kolumbien, der ihr im Erfolgsfall einen Anteil am Fund zusicherte. Zwei Jahre später erklärte das Unternehmen, man habe das Gebiet lokalisiert, in der sich das Wrack befinde. Von Kolumbien wurde dies jedoch nicht bestätigt. Die amerikanische Suchfirma wurde später von dem amerikanischen Investorenkonsortium Sea Search Armada übernommen, welches den Staat Kolumbien wegen angeblichen Vertragsbruchs auf Schadenersatz in Höhe mehrerer Milliarden US-Dollar verklagte. Nach jahrelangem juristischen Tauziehen entschied 2011 ein US-Gericht, die SAN JOSÉ gehöre Kolumbien.

Im November 2015 entdeckten Wissenschaftler des Archäologischen Instituts von Kolumbien das Wrack in 600 m Tiefe südwestlich von Cartagena. Kolumbiens Präsident Juan Manuel Santos erklärte, man wolle ein Museum bauen, um den Schatz auszustellen. Spaniens Justizminister Rafael



Gegenstände der SAN JOSÉ auf dem Meeresgrund, Foto EFE

Catala Polo konterte anlässlich eines Besuchs 2016 in Kolumbien und verwies auf das Seerecht, nach dem das Schiff dem Staate gehöre, dessen Flagge es am Tag des Unglücks geführt habe, und das sei Spanien. Spanien beruft sich des weiteren auf eine Unesco-Konvention aus dem Jahre 2001, nach der kulturelles Erbe unter Wasser bleiben soll. Die Konvention wurde bisher von 52 Staaten unterzeichnet - Kolumbien ist jedoch nicht dabei. Wem das Schiff gehört, bleibt also weiterhin umstritten. Es wäre allerdings eine noble Geste, wenn Spanien, quasi als späte Wiedergutmachung, auf die Schätze aus den früheren Kolonien verzichten würde.

NT



Niederlande und seine Kolonien

Von Beat Schenk, Tall Ship Friends Switzerland

Es gibt einen sozialen Sprengstoff, der stärker ist als jeder Befehl, stärker als jede Autorität. Die zwei Fragen "Funktioniert das?" und "Zahlt sich das aus?" werden zusammengeköpft und ergeben ein explosives Gemisch, das Gottesgnadentum, das jedes auf Glauben u. Einschüchterung beruhende Herrschaftssystem einstürzen und zerbröseln lässt. Anstatt zu fragen "Gefällt das Seiner Majestät?", wird entworfen und ausprobiert. Beispielsweise das Herstellen exquisiter Objekte, der Handel mit begehrten Gütern, beispielsweise das genaue Erfassen und Darstellen der Erde und des Sternenhimmels oder der Blick in den menschlichen Körper sowie in die Mikrowelt und zuletzt auch die hochriskante Eroberung von Seewegen. All dies ist in Europa in atemberaubender Gleichzeitigkeit zuerst in den Niederlanden möglich geworden.

Die "Niederlande", die als "Burgundische Erbschaft" wie eine reife Frucht der spanischen Linie der Habsburger Regenten in den Schoss fielen, waren durch die weitaus selbständig und selbstbewusst handelnden Bürger und lokalen Adligen im 16. Jahrhundert das reichste Gewerbegebiet Europas geworden. In Rotterdam und in Antwerpen wurden über 50 Prozent der Welthandelswaren umgeschlagen. Nach der Reformation, nach religiös motivierten



Hafen von Rotterdam 1856 Johan Barthold Jongkind

Auseinandersetzungen, entfalteten sich diese Länder zu einer Zone des Respekts gegenüber Andersgläubigen. Diesen Kosmos mit einer Gegenreformation zu überziehen, hatte sich Philipp II., der 1555 den spanischen Thron geerbt hatte, vorgenommen – mit allen Konsequenzen: mit Zensur, mit dem Index verbotener Bücher, mit den Methoden der Heiligen Inquisition Bespitzelung und Folter.

Der Aufstand gegen fanatische Willkür

Der Kampf gegen diese Zumutungen geriet zum lange andauernden Drama: Gesuche um mehr Toleranz wurden abgelehnt und die adeligen Bittsteller als "Geusen", als Bettler verhöhnt. Den Unruhen und Bilderstürmen folgte ab 1567 die Militärdiktatur des spanischen Herzogs Alba, die 1568 mit der Hinrichtung der sich um Vermittlung und Frieden bemühen Herzöge Egmont und Hoorn ihren Höhepunkt erreichte. Nach langen und blutigen Kriegen erkämpften sich schließlich die sieben nördlichen Provinzen der Niederlande unter der Führung des geschickten Taktikers Moritz, Prinz von Oranien, ihre Unabhängigkeit vom spanischen Königshaus und erklärten sich 1581 zur selbständigen Republik.

Diese wurde, wenigstens auf dem Papier, erst 1648, anlässlich der Friedensverhandlungen nach dem Dreißigjährigen Krieg rechtlich anerkannt. So aber entstanden auf Dauer zwei Staaten: das mehrheitlich protestantisch geprägte Holland im Norden, heute offiziell Niederlande genannt, und das mehrheitlich katholisch gebliebene Belgien im Süden.

Über alle Meere

Unbelastet von absolutistischen Herrschern wie



Moritz, Prinz von Oranien, Ölbild von Michiel J. van Mierevelt

in Frankreich und Spanien, die exorbitante Steuern für Kriege und Pomp eintrieben, entwickelten sich die Niederlande zur wichtigsten Handels- und Seemacht des 17. Jahrhunderts. Hochmotiviert traten sie ein in den Wettbewerb um überseeische Kolonien und machten vor allem den Portugiesen, die durch ein spanisches Interregnum, Feudalherrschaft und Miswirtschaft geschwächt waren, ihre mühsam eroberte Gewürzroute in den asiatischen Meeren streitig. Amsterdam wurde zum wichtigsten Hafen Europas. 1602 wurde von einigen Reedern die 'Vereinigte Ostindische Compagnie' (VOC) gegründet, die unter staatlicher Aufsicht bevollmächtigt wurde, mit 'Indien' Handel zu treiben, Verträge mit anderen Staaten zu schließen, Krieg zu führen und Recht zu sprechen. Die VOC war ein Staat im Staat, der sich aufmachte, Portugal im Indischen Ozean und im südchinesischen Meer zu beerben.



Gewürzinseln im Indischen Ozean, Karte von Petrus Plancius 1592

Gemeinsam mit den Engländern verdrängte die VOC die Portugiesen zunächst von den Sundainseln und aus Malakka. 1619 wurde Batavia auf Java gegründet und zum Zentrum des ganzen asiatischen Handels ausgebaut. 1652 fiel das Kap der guten Hoffnung an Holland und Südafrika wurde zum Siedlungsgebiet holländischer Bauern, deutscher Protestanten und französischer Hugenotten. Ab 1619 gab es auch eine 'Westindische Compagnie' (WIC) mit dem Hauptzweck, den Portugiesen Brasilien zu entreißen. Dies misslang wegen der schieren Größe dieses Urwaldlandes. Auf dem südamerikanischen Kontinent wurde lediglich ein



Blick auf Nieuw Amsterdam 1664, von Johannes Vingboons

Teil von Guayana holländisch, in der Karibik neben einigen kleineren Inseln Curaçao. Welthistorisch folgenreich war die Gründung einer Pelzhandelskolonie am nordamerikanischen Hudson River im Jahr 1612: Nieuw Amsterdam. Bald zählte die Kolonie über 10'000 Einwohner. Sie ging 1664 an die Engländer verloren, welche die Stadt nach dem Herzog von York, dem späteren König James II, in New York umbauten.

Die Meister zur See und an Land

Das Kap Hoorn hat seinen Namen von der holländischen Stadt Hoorn; Tasmanien erinnert an den Seefahrer Abel Tasman, der die australische Hemisphäre mehrfach umsegelt hatte; in die Barentssee im Norden Russlands stieß Willem Barents bis über die Nordspitze von Novaja Semlja vor. Die Seefahrt bescherte den Holländern ein Einflussgebiet, das rund sechzigmal größer war als das Mutterland. Der Schiffbau wurde in der Folge ein riesiges Geschäft – alle seefahrenden Nationen holten holländische Schiffbauer in ihre Werften. In den heimatlichen Gefilden wurden zudem Spezialitäten hergestellt. Die langen weissen Tonpfeifen und die Fayencen, das beliebte blau-weiß glasierte Geschirr, die



Fayence mit Signet der VOC

Krüge und Schüsseln, fanden reissenden Absatz in ganz Europa. Wissenschaft und Forschung strahlten ebenso aus: Antoni van Leeuwenhoek entwickelte die ersten brauchbaren Mikroskope und begründete die Mikrobiologie; Christian Huygens erfand die Pendeluhr und entdeckte den Ring des Saturn und den Orionnebel. Unter den aus Spanien und Portugal vertriebenen Juden, die Zuflucht in Amsterdam fanden, war auch der Philosoph Baruch Spinoza, der sein Denken unter die Maxime "Nicht verachten, nicht bedauern und verwünschen, sondern verstehen" stellte. Schließlich die Kunst: Dem Frans Hals verdankt die Nachwelt die Gruppenportraits holländischer Offiziere und Bürgerwehren im Rausch ihrer Wichtigkeit; Jan Vermeer van Delft holte das natürliche Licht in die Innenräume und zauberte es auf die dargestellten Menschen; Willem van der Velde der Jüngere war der brillianteste unter den Schiffsmalern. Seine See- und Hafenszenen zeigen Dramatik und beschauliche Ruhe unter dem weiten nördlichen Himmel. Und natürlich Rembrandt Harmensz van Rijn: Von Entdecker- und Lebensfreude und von spiritueller



Schiffe unter der Küste vor Anker, Willem van der Velde d. J. ca. 1660

Kraft zeugen seine Werke aus seinen zwei Lebensphasen Reichtum und Armut. Bis in die heutige Zeit modern und berührend wirken seine Bilder, seine Zeichnungen und Radierungen zu biblischen und mythologischen Themen.

Kein Profit ohne Macht

Im 17. Jahrhundert, in dem Zeitalter, das gerne "Hollands Blütezeit" genannt wird, standen die revolutionären "Vereinigten Sieben Provinzen" sowohl innenpolitisch als auch von außen unter Dauerbeschuss. Eine zentrale Regierung war immer wieder schwierig zu organisieren; die Macht im Staat hatten abwechselnd die Großkaufleute oder ein zumeist adliger Generalstatthalter. Der maßgebendste von diesen war Wilhelm III von Oranien, dem man die erbliche Monarchie zwar zugestanden hatte, der aber 1689 König von England wurde. Nach seinem Tod 1702 übernahm wieder das Großbürgertum die Regierungsgeschäfte.

Begleiterscheinungen des unwahrscheinlich anmutenden wirtschaftlichen Erfolgs in der "Blütezeit" waren das Abbrennen ganzer Muskatnusswälder auf den Molukken, um die Preise hoch zu halten, lukrativer Handel mit afrikanischen Sklaven und auch ein Skandal um die Amsterdamer Börse 1637 wegen des Booms mit den Tulpen: Zwiebeln vermeintlich kostbarer Exemplare, die oft nur als Phantome existierten, erzielten Phantasiepreise, bis die Börse infolge der plötzlich zu Kompost gewordenen Blumenpracht zusammenkrachte.

Die Niederländer waren ständig benachteiligt in einer Welt, die keinen Profit ohne Macht und keine Sicherheit ohne Krieg erlaubte. Von außen her bedrohten, trotz des Westfälischen Friedens von 1648, immer wieder die Mächte Frankreich und England das kleine Land im Norden Europas. Die französischen Heere mussten von 1672 bis 1678, dann nochmals von 1689 bis 1713 immer wieder unter großen Verlusten zurückgedrängt werden. Von Meer her versuchte die aufstrebende Seemacht England (1652-1653, 1665-1667, 1672-1674) auf dem Kontinent Fuß zu fassen. Und schließlich galt es noch, die Landschaften vor den wütenden



Sklavenschiff, zeitgen. Darstellung



Sklaven in Brasilien

Stürmen der Nordsee zu schützen und nutzbar zu machen.

Weltkulturerbe und Schiffsloch

Im 18. Jahrhundert übernahm England einen Großteil der holländischen Überseegebiete. Die Kunst und die Errungenschaften des "Gouden Eeuw", des Goldenen Zeitalters im 17. Jahrhundert, prägen Holland bis heute, sind Weltkulturerbe. Bewunderung verdient auch die Tatsache, dass auf dem früheren Haarlemer Meer, wo sich einst ganze Schiffsflotten mit schweren Breitseiten eingedeckt haben, heute die Flotten internationaler Luftfahrtgesellschaften abheben. Schiphol, der Flughafen Amsterdams liegt 3.5 Meter unter Null, ist ein nach 1848, in 12 mühsamen Jahren, trockengelegtes schip-hol, also ein ehemaliges "Schiffsloch".

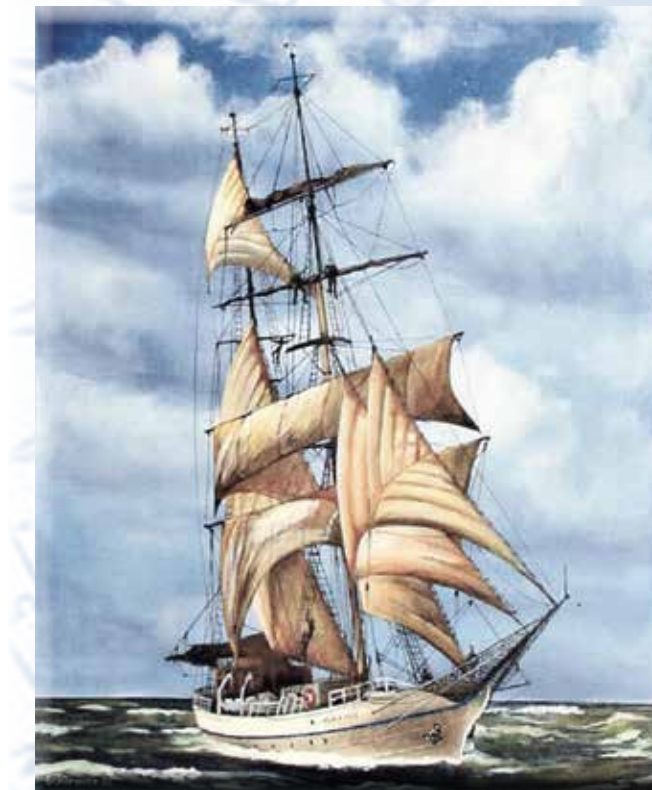


Die GOUDEN LEEUW vor Amsterdam, Willem van der Velde d.J. 1686 180x316 cm



Norbert Thomé

Zum Vereinstörn der Tall-Ship Friends Deutschland in der Zeit vom 28. September bis 3. Oktober 2017 wurde ein „junges“ Segelschiff ausgewählt: Die 1951 gebaute GREIF. Die Schonerbrigg hat dennoch eine spannende Vergangenheit aus der Zeit der beiden deutschen Staaten hinter sich und sicherlich noch eine große Zeit vor sich. Im Januar 1951 erfolgte auf der Warnow-Werft in Rostock-Warnemünde die Kiellegung, am 26. Mai 1951 der Stapellauf und knapp 10 Wochen später die Indienststellung der Schonerbrigg mit 41 m Länge und einer Segelfläche von 570 m², verteilt auf 15 Segel. Die Brigantine wurde überwiegend



Öbild von Jochen Schirmer

aus Spenden der Bevölkerung finanziert (über 1 Million Mark).

Das Schiff war ein Geschenk an den damaligen Staatspräsidenten der Deutschen Demokratischen Republik, Wilhelm Pieck, zu dessen 75. Geburtstag, und so erhielt es auch den Namen WILHELM PIECK. Der meinte jedoch „was soll ich denn mit einer Jacht, die stellen wir mal für die Ausbildung der Jugend zur Verfügung“. Er übergab das Schiff dann offiziell an die FDJ (Freie Deutsche Jugend), damit „gut ausgebildete und qualifizierte Seeleute durch ihr fachliches Können zeigen, dass in der DDR eine neue



Kursanten auf der WILHELM PIECK, Foto Bundesarchiv

Jugend herangewachsen ist, durchdrungen vom Geiste des Friedens und der Völkerverständigung“. Im Jahre 1954 übernahm die „Gesellschaft für Sport und Technik“ das Schiff und es wurde von Rostock nach Greifswald verlegt. Die Ausbildungsreisen fanden überwiegend auf der Ostsee statt und es wurden Häfen in Polen und der UdSSR besucht. Im Jahre 1957 gab es eine Langreise bis ins Mittelmeer und weiter nach Odessa am Schwarzen Meer.

Nach der Wende wollte die „Treuhandanstalt“ im Jahre 1990 die WILHELM PIECK verkaufen.

Unter dem Motto „Das Schiff bleibt hier“ gründete sich in Greifswald eine Initiative, die schließlich erreichen konnte, dass die „Treuhandanstalt“ das Schiff zum symbolischen Preis von 1,- DM der Stadt Greifswald überließ. Es wurde auf den Namen GREIF umbenannt und wird nun vom Seesportzentrum, einem Eigenbetrieb der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, betreut. Es ist ein Ausbildungsschiff



Foto F.W. Baier

geblieben, offen für alle, die mehr über das Segeln erfahren wollen. Die Stammschwade besteht aus 7 Personen. Weiterhin finden bis zu 8 HfK's (Hand für Koje) und 30 Trainees Platz auf der GREIF.

So trafen sich dann am 28. September 2017 zwanzig Tall-Ship Friends mit Crew, HfK's sowie weiteren Mitseglern, und erlebten einen im Wortsinn sehr bewegten Segeltörn auf der Ostsee.

Die Unterbringung in den Etagenkojen im Wohndeck ist recht eng und das gleiche gilt auch für die Zweibett-Kammern. Kojen beziehen und Verstauen der persönlichen



Sachen in dem kleinen Spind ist schnell erledigt. Von der gleichen gemütlichen Enge ist der Tagesraum, in dem das solide, schmackhafte Essen eingenommen wird, und in dem man sich zwischendurch immer wieder trifft. Das Einteilen der beiden Wachen (Steuerbord- und Backbordwache) ist



Foto F.W. Baier

problemlos und führt wirklich zu einer guten Mischung: Alle, die ihre Kammer oder Kojen an der Steuerbordseite haben, gehören zur Steuerbordwache, und die an der Backbordseite liegen zur Backbordwache. Begrüßung durch den Kapitän, Vorstellen der Stammmcrew, Einweisung in die Sicherheitsbestimmungen und schon kann es losgehen. Der Kapitän Roland Hunscha, seit 1982 auf der GREIF, eröffnet uns, dass die starken Winde aus Nordwest es schwierig machen, Helsingör in der vorgesehenen Zeit zu erreichen, und schlägt Kopenhagen als Etappenziel vor. Da gibt es keine Widerstände, denn Kopenhagen erscheint wohl den meisten interessanter als Helsingör. Gesagt, getan, Segel gesetzt und schon bläst der Wind uns gehörig ins Gesicht. Die etwa drei Meter hohen Wellen bringen die



Foto N. Thomé

GREIF mächtig ins Stampfen. Neptun fordert seinen Tribut. Die Seekrankheit zu ignorieren ist das beste Gegenmittel und es gibt reichlich Gelegenheit, dies zu praktizieren, sei es als Ausguck, Rudergänger, Backschafter oder bei der Arbeit an Deck und im Rigg. Es gibt eine Einweisung zum richtigen Aufentern, und fortan kann jeder dabei sein, wenn



Ruderwache, Kpt. R. Hunscha links, Foto F. W. Baier

die Segel losgemacht oder wieder gepackt werden. Einige machen davon regen Gebrauch und klopfen sich begeistert auf die Schultern, wenn sie nach erfolgreichem Segelpacken wieder an Deck stehen. Die meiste Arbeit beim Segelsetzen, Brassen usw. gibt es jedoch an Deck und hier wird dann jede Hand gebraucht, wenn an Schoten, Brassen, Gordingen und Geitauen geholt oder gefiert werden muss. Auch hier der Grundsatz: „Wenn einer zieht, geht nichts, wenn viele ziehen, geht alles“, und gerade dieses gemeinsame Tun vermittelt das besondere Gefühl der Zusammengehörigkeit, wie es auf See unerlässlich ist. Wir kommen gut voran und am Samstag Vormittag kommt, als Vorbote Kopenhagens, das Trekroner Fort in Sicht. Aufentern zum Segelpacken ist angesagt und selbstverständlich sind auch Trainees der Tall-Ship Friends dabei, um Stammmcrew und HfK's tatkräftig zu



Trekroner Fort, Foto N. Thomé

unterstützen. Bald liegen die Segel aufgetucht auf der Rah und es geht wieder an Deck. „Gute Arbeit“, bemerkt der Bootsmann.

Die dänische Hauptstadt empfängt uns mit strahlendem Sonnenschein und unser Liegeplatz ist am Larsens Plads zwischen der „Kleinen Meerjungfrau“ und Nyhavn, genau dort, wo auch eine Replica des „David“ von Michelangelo steht (Das Original befindet sich in Florenz). Gleich gegenüber ist die neue Oper, und es sind nur



Segel sind gepackt, Foto Ralf Radicke



David, Larsen Plads, Foto N. Thomé

wenige hundert Meter vorbei am Königlichen Schloss (Amalienborg) bis zum Nyhavn. Dort ist man mitten im brodelnden Stadtleben von Kopenhagen. Tausende Menschen genießen das herrliche Wetter und die Angebote der Gasthäuser, die sich hier aneinanderreihen. Nur wenige Schritte sind es bis zum Stroget (Strich), der Fußgängerzone mit den gefühlten Ausmaßen einer Kleinstadt. Auch hier findet sich das tosende Leben der Einheimischen und Touristen. An jeder Ecke gibt es Sehenswertes, kleine und große

Läden, edle Geschäfte, Restaurants und zwischendurch auch mal ein Pornoladen. Dänische Mischung halt. Am Abend sind die meisten wieder an Bord. Mag sein, dass die geheimnisvolle Rettungsinsel, die an Deck, steht hierzu



Nyhavn Foto N. Thomé



Strøget mit Nicolaikirche, Foto Wikipedia

beigetragen hat. Im Oberteil der Insel versteckt sich nämlich eine Zapfanlage und im unteren Teil ein Bierfass mit fein gekühltem Bier. Ein geselliger Mittelpunkt auf der GREIF, wenn das Schiff im Hafen liegt. Wenn dann der Kapitän noch vorbeischaud, mit der Gitarre im Anschlag, und er neben Shantys auch populäre Songs und Lieder von den Puhdys



Die Rettungsinsel, Foto Greif

und Karat zum Besten gibt, dann ist Stimmung garantiert und es wird ein wahres Mitsingkonzert zelebriert. Musisch und künstlerisch begabte Menschen gibt es einige an Bord. So unser Mitglied Friedrich W. Baier, Maler und Filmemacher. Er hat ein dynamisches Aquarell der GREIF geschaffen und übergibt dies dem Kapitän als Dankeschön. Das Bild schmückt die Titelseite dieser TALL-SHIPnews. Am nächsten Tag heißt es „homeward bound“ und gegen Mittag lassen wir das moderne Kopenhagen an Steuerbord vorbei ziehen. Auch die Rückreise bleibt bewegt. Der Wind hat gedreht und weht mal wieder von vorne. Die GREIF rollt oder stampft, oder auch mal beides. Die Ausguckwache



Foto N. Thomé

entwickelt sich zu einem sehr feuchten Erlebnis, wenn wahre Wasserfontänen beim Eintauchen des Bugs aus den Ankerschächten hervorschießen. Segel werden gesetzt und wieder geborgen, so wie es der Wind diktiert. Ein gutes Training für alle, die ihre Kenntnisse und ihr Können in praktischer Seemannschaft verbessern wollen. Unterwegs gibt es interessante Begegnungen mit anderen Schiffen, schwimmenden Plattformen und herrliche Ausblicke auf



Foto N. Thomé



Foto N. Thomé



Kurhaus Binz im Morgenlicht, Foto N. Thomé



Schipp in Foto Seesportzentrum



Foto Seesportzentrum

Küstenorte. Langeweile kommt da nicht auf. Nach fünf Tagen macht die Brigantine wieder an ihrem Liegeplatz fest, dort wo die Ryck in den Greifswalder Bodden mündet. Auf der anderen Seite der Ryck findet sich die Pension „Schipp in“, die auch vom Seesportzentrum betrieben wird, und dort kann z.B. der Partner oder die Partnerin, die nicht am Segeltörn teilnehmen möchte, wohnen und Stadt und Umland erkunden.

Der Segeltörn endet mit einem Gruppenfoto und einhellig ist zu hören, dass diese Reise auf dem jungen Schiff auch für alte Hasen ein Erlebnis der ganz besonderen Art war.

Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta Halifax – Le Havre

Nele Biener (Text und Fotos)

Hallo liebe Leser/innen, ich bin Nele Biener aus Köln und war zum Zeitpunkt des Törns 15 Jahre alt, denn dies ist das Mindestalter um an einem „Tall-Ship-Race“ teilnehmen zu dürfen.

Doch zuerst eine kleine Vorgeschichte.

Mit meinem Segelclub, dem SCV, Segelclubville, war ich im Januar 2016 auf der „Boot“ in Düsseldorf. Dort besuchten wir auch den Infostand der ALEXANDER VON HUMBOLDT II. Hier erfuhren wir viel über das neue Segelschiff und dass diese Pötte, Tall-Ships genannt, auch Regatten, Races fahren.



Reise zum Regenbogen

Also haben wir ein paar Leute der ALEX II in unseren Club eingeladen und dort gemeinsam mit den Tall-Ship Friends Deutschland e.V. einen Infotag über das Hochseesegeln veranstaltet um noch weitere Informationen zu bekommen. Mein erster Törn auf der ALEXANDER VON HUMBOLDT II ging im Oktober 2016 von Cartagena/Spainien, aus dem Mittelmeer durch Gibraltar hinaus in den Atlantik bis Casablanca und Agadir in Marokko, da war ich noch 14 Jahre alt und wollte ausprobieren ob es mir auf der „grünen Lady“ gefällt.

Es war eine schöne Zeit und Erfahrung, Urlaub ohne Eltern und reisen mit unbekannten Leuten, andere Länder zu erkunden, einmal nicht in einer Zwei-Mann Jolle auf kleinen deutschen Seen Regatten zu segeln. Nach den zehn Tagen, als meine Eltern mich am Flughafen abgeholt haben, saß ich hinten im Auto und wollte wieder zurück an Bord, es war klar, dass der nächste Törn länger werden soll und eine sportliche Atlantiküberquerung werden wird.



Großmast

Im Törnplan der ALEX gestöbert um einen passenden NRW Ferientermin zu finden, habe ich mich direkt entschlossen 2017 von Halifax nach Le Havre zu segeln.

Ob das alles klappt, mit dem Flug, wie ist es mit dem Zoll? wie sind die Menschen an Bord drauf? sind da genug andere Jugendliche dabei? reichen meine Englischkenntnisse? u.u.u. ?, aber eigentlich waren die Sorgen alle umsonst.

Eine Woche zuvor, in Polen bei der Vaurien WM, mit ein paar Leuten von meinem Segelverein und insgesamt 70 Booten aus der ganzen Welt und der Vorfreude auf die „green Lady“, war ich noch sehr nervös, die Aufregung stieg Tag für Tag. Zum Glück gibt es die Packliste, puh Erleichterung und fast alles, schon im Sack. Danach ab zum Flughafen und einchecken, die Aufregung wurde immer größer. Nach zwei Stunden Aufenthalt ging es für mich weiter durch die Sicherheitskontrolle ab ins Flugzeug. Brüssel-Toronto, Toronto-Halifax. In Halifax angekommen war es 4 Uhr morgens Ortszeit und nun mit einem Taxi zum Hafen. Erst vor der Zeit wegfliegen und dann gegen sie zurücksegeln! Als ich in Halifax ankam wurde alles zu einem WOW, alle Sorgen weggefliegen! Empfangskomiteehafenwache: „Du bist die letzte, wir können ablegen!“



Abendstimmung im Hafen

Fensterkoje, 4-8 Wache, (wer hat's gemacht? Vieracht!), angekommen zu sein um abzulegen.

Am nächsten Tag wurden wir um 7:00 mit Musik durch die Lautsprecher geweckt, Frühstück. Wir hatten den ganzen Tag „open ship“, Besucher konnten sich das Schiff anschauen und gegen Abend gab es ein wirklich schönes und lautes Feuerwerk. Menschenmassen auf der Pier die auch einfach sprachlos waren. In Halifax wurde das Jubiläum „150 Jahre Kanada“ gefeiert. Mit den zwölf Tall Ships, also allen Regattateilnehmern, haben wir eine Auslaufparade abgehalten, auf und ab vor dem Traditionshafen Halifax.

Die Regatta erinnert an die alte Seeroute Le Havre-Halifax-Le Havre und beginnt leider mit einer Flaute und Abbruch des Starts. Nach mehr als einem Tag kam über Funk eine Startverschiebung, das bedeutet nochmals ausschlagen können und danach unter Maschine zur neuen Startlinie draußen auf dem Atlantik.

Am Anfang dachte ich, dass es blöd wäre die jüngste Jugendliche zu sein. Aber das ist Quatsch, weil man sehr schnell Anschluss findet und es nicht aufs Alter ankommt. Nach einiger Zeit werden aus den Kameraden sogar Freunde. Mit Jubel und Kanonenschüssen wurden wir von den Kanadiern verabschiedet, alle zwölf Tall Ships in



Flautenstellung und Fotosafari

einer Reihe. Es war manchmal ähnlich knapp wie bei einem Jollenstart auf unserem Liblarer See. Beeindruckend wie auch die großen Schiffe ganz genau gesteuert werden können. Auf unserem Hauptdeck, haben wir gewunken und alle gemeinsam ein 731 (sieben Weltmeere, drei Masten, eine Crew) Team-Losung geschrien und sofort danach war der Moment gekommen die letzten Nachrichten zu schreiben, denn es ging raus aus dem Empfang und auf den Atlantik. An Bord eines Seglers gibt es einen minutengenauen geregelten Tagesablauf, es gibt Wachen und jeder Segler ist einer festen Wache zugeteilt. Diese lösen sich alle vier Stunden ab, Dienst von 0-4, 4-8 oder 8-12 Uhr.



Dunstsonne

Durch regelmäßige Temperaturmessungen konnten wir die Stelle herausfinden an der Golf- und Labradorstrom aufeinandertreffen. Der wärmere Golfstrom wird hier in Richtung Europa abgelenkt, unsere Richtung, nun segeln wir mit der Strömung. An diesem Abend war ein wunderschöner Sonnenuntergang und ab hier begleiteten uns für einige Tage Massen von Delfinen und einige Wale. Hier entstehen des öfteren riesige Zyklone, doch wir erwischten eine Flaute, Wirbelstürme weit gefehlt. Doch die Flaute wurde durch die Olympischen Bordspiele überbrückt, Seemännischer Fünfkampf unter den Wachen in den Disziplinen Geitau hängen, ähnlich einem Klimmzug, Wurffleinenwerfen, von der Back in den Boardpool, Positionen Eintragen in eine nautische Karte, Vorobermarsbrassaufschießen, also bewertet wer auf Zeit am Schönsten aufschießen kann. Das Großstengestaksegel musste auf Zeit gesetzt werden, wobei meine 4-8 Wache gewonnen hat und einen neuen Bordrekord aufstellte. 34 Sekunden gilt es zu unterbieten.



Blick achteraus

Zu guter Letzt noch Tauziehen.

Nach dem alle verschwitzt den Tag überstanden hatten war es Zeit für die Atlantiktaufe. Für Neptun alle einmal in atlantischem Salzwasser baden, dazu höchst persönlich von Neptun eingeschäumt.

Nach 17 Tagen Land in Sicht! In Falmouth, Great Britain, zunächst ankern in der Bay of Falmouth, dann einlaufen denn im Hafen wartete Arbeit auf uns, das Schiff musste auf Vordermann gebracht werden, also Rostklopfen, neu anstreichen damit es sich in Frankreich von der schönsten Seite blicken lässt, hafenfein. Nach den zwei Tagen Aufenthalt in England, unter anderem einem schönen Tagesausflug nach Lands End, hieß es nochmals ablegen und weitere zwei Tage gemütlich bis nach Le Havre.

Nachts durch den Kanal, wurden die Leute, die die Lichter von all den Fischerbooten und Containerschiffen der meistbefahrenen Wasserstraße der Welt miterleben wollten, geweckt.

In der Einfahrt zur Bucht nach Le Havre haben wir den Countdown bis zur Ziellinie runtergezählt und beim übersegeln das Bordlicht angeschaltet sowie drei Mal kurz das Typhon gedrückt und Kapitän Immo von Schnurrbein (früher Kommandant der GORCH FOCK II) hielt eine Ansprache. WOW, 3.180 Nautische Seemeilen hinter uns gelassen und das Gefühl es geschafft zu haben. 20 Tage, 6 Stunden und 40 Minuten unter Segeln gefahren!

In der Messe wurde der Törnplan für 2018 ausgehängt und eins kann ich schon verraten, es bleibt für den Sommer 2018 der Nordatlantik.



Nele und Alexander von Humboldt

018


Zurück
nach
Europa

Foto Erlebnis Bremerhaven GmbH

Günther Grinke (Text u. Fotos, soweit nicht anders angegeben)

Es ist der 29. Juli 2017 und ich fliege nach Halifax, Kanada. Start zur Regatta „Rendezvous 2017“, Zielhafen Le Havre in Frankreich. Fünf Segelwochen mit der ALEXANDER VON HUMBOLDT 2 liegen vor mir. Zunächst gibt es einige Probleme mit dem Gepäck; von drei Alexfahrern und etwa fünfzig anderen Passagieren fehlt das Gepäck. Zum Glück haben wir drei einen Tag vorm Auslaufen alles wieder.

Am 01. August ist der Start zur Parade und anschließend der Start zur Regatta über den großen Teich. Leider sind in der Klasse A nur drei Schiffe, die niederländischen Schoner OOSTERSCHELDE, die GOLDEN LEUW und die ALEX, ein ungleiches Rennen, aber uns macht das gar nichts. Alle an Bord sind voller Vorfreude und Spannung. Und kaum hat das Rennen begonnen, ist es auch schon zu Ende. Die Flaute und die Wetteraussichten in der Kanadischen Bucht veranlassen die Regattaleitung die Startlinie südlich von Neufundland zu verlegen. Wir laufen unter Maschine dorthin und nutzen die Zeit um Segelmanöver zu üben.

Am 05. August gehen wir erneut über die Startlinie. Pünktlich zum Start ist auch die Flaute zu Ende. Das Ereignis wird mit einem „Besanschot an“ nach Windjammerart gefeiert. Die Übungen der vergangenen Tage zahlen sich aus, Segel setzen und Halsen klappt sehr gut. Es beginnt jetzt das, was uns alle zu diesem Törn gezogen hat: vor uns der Atlantik und wir auf einem traditionellen Segelschiff. Die Begeisterung und Freude der Mitsegler ist mit den Händen zu greifen. Der Ausguck ist verstärkt worden, besondere Aufgabe: Mann (Frau) über Bord. Wir segeln einsam auf südlichem Kurs über den Atlantik, Hilfe von andern Schiffen wäre in diesem Falle nicht zu erwarten. Die beiden Schoner segeln nördlich, sie erwarten dort bessere Winde.

Wir segeln im Golfstrom, die Wassertemperatur steigt sprunghaft um mehr als fünf Grad auf deutlich über zwanzig Grad an. Plötzlich kocht die See um uns herum. Ein Phänomen, hervorgerufen durch den kalten Labradorstrom, der an dieser Stelle unter den warmen Golfstrom abtaucht.



Wenn wir auch keine anderen Schiffe sehen, wir sind nicht allein. Wale und Delfine begleiten uns sehr oft. Gerade die Delfine schwimmen in großer Anzahl ums Schiff herum, die 4-8 Wache kann das bei ihrem täglichen Genießen des Sonnenuntergangs genau hinter uns fast immer als zusätzliches Highlight verbuchen. Schwache und starke Winde wechseln sich ab, so starke Winde, dass das Vorbramsegel von oben bis unten durchreißt. Wir nehmen es ab, es wird genäht und wieder angeschlagen. Hört sich einfach an, aber wer so etwas schon mal mitgemacht hat, weiß was es für Arbeit ist. Trotzdem sind alle mit Spaß und Freude dabei.



Zerrissenes Vorbramsegel



Autor beim Segelnähen

Am 23. August überqueren wir frühmorgens die Ziellinie südlich von Eddystone in Cornwall. Hinter uns liegen 3 Wochen und 2500 Meilen unter Segel, ohne Maschine, gesamte Strecke bisher 2961 Meilen. Wir laufen unter Maschine in Falmouth ein und genießen dort ein paar Tage Urlaub. Cornwall ist einfach schön.

Am 28. August sind wir wieder auf See, die letzte Strecke nach Le Havre liegt vor uns. Das Segeln ist Routine geworden, für gesamte Mannschaft: Trainies und Stamm. Der Spaß und die Freude ist bei allen genau so groß wie zu Beginn. Am 29. August laufen wir in Le Havre ein.

Open Ship und Landgang sind angesagt. Ist das wichtig? Wir sind einmal quer über den Atlantik gesegelt, das zählt. Keiner von uns bereut eine einzige Minute.



Foto Erlebnis Bremerhaven GmbH



20.000 Meilen durch die Südsee

Yörk Löffler (Fotos soweit nicht anders angegeben)

Yörk Löffler war über mehrere Jahre Crewmitglied auf der englischen Brigantine EYE OF THE WIND. Während dieser Zeit wurde das Schiff zur Brigg umgeriggt und der Rumpf erhielt einen dunklen Anstrich. In seinem Bericht geht es weniger um seine Segeltörns, sondern um die persönlichen Hintergründe die ihn auf das Schiff brachten und die Veränderungen die diese Zeit bei ihm bewirkten. Siehe auch Artikel über die GOLDEN PLOVER in der TSnews 103, Seiten 15-16. (Anm. der Redaktion)

Es war zu Beginn der Achtziger: In Deutschland herrschte „No Future Time“, „kollektive Sinnsuche“ und „Aussteiger-Mentalität“, denn gerade hatten die Amerikaner die Pershing II Raketen und die Cruise Missiles in unserem Land installiert. Betreffend meiner persönlichen, seelischen Gesamtkonstellation sah es zu dieser Zeit nicht viel besser aus. Der kaufmännische Beruf in der Firma meines Vaters fühlte sich definitiv nicht als „mein Platz im Leben“ an, sondern eher als eine völlige Isolierung und Brachlegung jeglicher bis dahin entwickelten Potenziale. Wie kann man etwas leisten, wenn es nur um der Leistung Willen geht? Ich war desillusioniert; ich wusste nicht mehr, was ich wollte, aber ich wusste zumindest, was ich nicht wollte: hier bleiben und so weitermachen.

Es musste etwas Besseres geben. Schließlich hatte ich in meiner Zeit als Jugendlicher jeden Tag für etwas „gebrannt“. Jetzt „brannte“ ich nur noch für das Fortgehen.

Zu dieser Zeit gab es zwei große Aussteigerziele, welche vornehmlich deutsche Konsumgesellschaften

Geschädigte und Spirituell-Suchende anzog: die Bagwhan-Kommune in Poona und die vom Tourismus noch nicht heimgesuchte Nordostküste Australiens. Australien schien mir eine hoffnungsvollere Variante und entsprach meinen Sehnsüchten eher als Indien. Zudem war es auch weiter weg von Köln und dem mir damals als übermächtig empfundenen Vater - womit ich im Grunde physisch meiner eigenen Vaterüberschattung zu entkommen hoffte.

Bereits Jahre vorher hatte ich Bücher verschlungen über Weltumsegler und über die alten Entdecker und ihre Reisen zu fernen Südseeinseln. Besonders die Bounty-Geschichte mit der Pitcairn-Insel im Südwest-Pazifik, auf der heute die Nachfahren der Meuterer leben, hatte es mir angetan. Das waren im Grunde „Jungen-Abenteuer-Träume“ und ich hatte Ihnen nicht viel Materialisationskraft zugeschrieben - ich fand diese Themen damals einfach nur faszinierend. Zudem hatte ich mir von Abbildungen alter Schiffseinrichtungen originalgetreu die Schlafkoje einer Kapitänskajüte jener Zeit nachgebaut, in der ich mich den paradiesischen Inseln schon bedeutend näher fühlte - sogar eine Schiffsglocke hing über der Kojen. Dass ich später einmal tatsächlich auf einem traditionellen Segelschiff zu abgelegenen Inseln fahren würde, habe ich damals allerdings nicht wirklich geglaubt.

Solch ein Schiff hatte mich dann tatsächlich, quasi vor der Haustüre - an einer Anlegestelle in Köln, nahe der Deutzer Brücke - abgeholt! Damals waren drei Kölner Brüder: Gert, Helmut und Günther Jacoby nach Australien ausgewandert. Sie hatten sich dort an der Ostküste einen Traum wahr gemacht: in fünf Jahren einen 30 Meter langen Rahsegler bauen, damit einmal um die Welt segeln und einen Zwischenstopp in Köln einlegen „die Mama besuchen“! Vor diesem Schiff, der GOLDEN PLOVER, stand ich damals, im September 1977, und mit ihr und den Jacoby-Brüdern unternahm ich meine erste Atlantiküberquerung und machte erste Erfahrungen auf einem Rahsegler. Erst nach ein paar weiteren Jahren, wieder in Köln, hörte ich über die GOLDEN PLOVER von dem etwas größeren Rahsegler EYE OF THE WIND, der von Schweden nach England und dann Richtung Australien segeln wollte.

Ich fuhr nach Stockholm, um mir das Schiff anzusehen. Die EYE OF THE WIND war eine Brigantine, die Anfang der 1970er Jahre von einer Gruppe englischer und australischer Schiffsliebhaber, um den Briten Anthony „Tiger“ Timbs, auf einer Werft in Faversham/England, neu aufgebaut und neu geriggt wurde. Alles in schweißtreibender Handarbeit und Liebe zum Besonderen. Die Bänke im Salon stammten aus einer alten Kirche und das Holz für die Inneneinrichtung ergatterte Timbs beim Abriss eines Bankgebäudes. Für das Deck und die Decksaufbauten wurde das Teakholz aus einem



Yörk Löffler mit GOLDEN PLOVER



EYE OF THE WIND in Faversham Werft GB, Foto gemeinfrei

alten Tanzsaal verwendet und die Masten wurden als ganze Baumstämme in den Wäldern geschlagen. Der Rumpf stammte von dem 1911 auf der Lühring Werft



Inneneinrichtung

gebauten Gaffelschoner FRIEDRICH, die als Frachtsegler überwiegend in der Ostsee unterwegs war.

Als ich zum ersten mal die Planken der EYE OF THE WIND betrat, fühlte ich mich in eine andere Zeit versetzt.

Der Geruch von Leinöl war vorherrschend. An Deck lagen dutzende frisch restaurierte Blöcke, schwere Segelstoffe wurden mit Hand vernäht und hunderte Meter Tauwerk wurden erneuert.



Vordeck, Foto Pete Lau

Um mitreisen zu können, buchte ich schließlich drei Monate als zahlender Gast, in der Hoffnung, dass ich später als festes Crewmitglied weiter mitsegeln konnte. Die Rechnung ging allerdings so nicht ganz auf. Ersteinmal musste ich mehrere Monate in Neuseeland verweilen, ehe ich dann weiter mitsegeln konnte, und dann kann ich nicht sagen, dass ich in meiner weiteren langen Zeit an Bord wirklich zur Stammcrew gezählt habe. Ich hatte eher einen Sonderstatus - ich war quasi der Hausfotograf an Bord. Aber natürlich war ich auch in die obligatorischen 4-Stunden Wachen sowie alle sonstigen anfallenden Arbeiten auf dem Schiff integriert - bis hin zu den ständigen Restaurationsarbeiten: sämtliche Holzteile, wie z.B. Masten, Blöcke, Reling, mussten ständig geschliffen und mit Leinöl bzw. Klarlack behandelt werden - eine nie endende Arbeit an Bord eines Rahseglers.



Yörk Löffler in der Kombüse

In den 6 ½ Jahren, in denen ich von Deutschland fort war (1981-1988) bin ich insgesamt über 3 Jahre auf der EYE OF THE WIND gesegelt und habe mit ihr gut 30.000 Seemeilen zurückgelegt; davon 20.000 alleine im Pazifik. Übrigens habe ich mit der Brigantine tatsächlich auch die Pitcairn-Insel besucht, eine der abgelegensten Inseln der Welt. (Unsere Crew war 10 Tage zu Gast bei den Nachkommen der Meuterer; ich veröffentlichte darüber mehrere große Farbberichte.)



An der Nordostküste Australiens habe ich schließlich eineinhalb Jahre lang gelebt: in Cairns am Großen Barriere Riff und in dem Hippiedorf Kuranda in den „Tablelands“, ein mit unberührten Wasserfällen umgebenes Plateau. Dort hätte man ohne weiteres für 10 Dollar am Tag bis ans Ende aller Tage leben können, aber „Ziegenhalten und Milch und Käse an die Einheimischen verkaufen“ war dann doch nicht so mein Ding. Auch viele von den ausgewanderten



Tablelands, Foto gemeinfrei

Deutschen, die sich in der Gegend niedergelassen hatten, erschienen mir eher als Verlorene und Suchende als Menschen mit klaren Visionen.

Ich bekam hier vom Leben ganz hart den Spiegel vorgehalten - Therapie von oberster Stelle sozusagen. Das hätte ich in der Poona-Kommune von Indien auch nicht besser haben können. Die Frage „Was stelle ich mit meinem Leben langfristig an?“, „Was will ich wirklich?“ „Was ist meine Berufung?“, war nur aufgeschoben, sie holte mich hier unbarmherzig ein. Die Erkenntnis, dass man seine Sorgen und seine Ängste ständig in seinem Gepäck mitführt, auch wenn man sich ins Paradies begibt und dass es kein Entrinnen vor sich selbst gibt, diese Erfahrung habe ich auch gemacht – eine wichtige Erfahrung.

Im Nachhinein kann ich sagen, dass mich die zwischenmenschlichen Begegnungen, besonders die Erfahrung auf dem Schiff, mit 28 Frauen und Männern auf engstem Raum zusammen zu leben, am positivsten beeinflusst haben. Zu erleben, wie andere mit ihren



Anthonyy Tiger Timbs, links



Post für alle

Schwierigkeiten umgehen und daraus zu lernen, war eine sehr hilfreiche Erfahrung. Und man erkennt in einer größeren Gemeinschaft sehr viel klarer seine wahren Qualitäten und Defizite. Ich war z.B. ein guter Einzelkämpfer aber ein schlechter Teamplayer und das funktioniert nicht auf einem Segelschiff - hier zählt Gemeinschaft! Bei der Äquatortaufe musste ich mir von „König Neptun“ dann auch viel Kritik anhören. Ich konnte es annehmen, denn er hatte es wohlwollend und mit einigem Humor verpackt. Ich wurde zum Ende der Standpauke dann, zur Strafe, mit Honig eingeschmiert und mit einem Eimer Federn überschüttet – eine harmlose Variante von „Teeren und Federn“!

Im Frühjahr 1988, mit 34 Jahren, kam ich zurück nach Deutschland. Vieles, fast alles, holte mich hier wieder ein. Keines der hier ungelösten Probleme war gelöst. Im Gegenteil, manche Probleme schwollen nun erst so richtig an. Ich war zwar voller Kraft und Optimismus, jedoch habe ich die Wiedereingewöhnung und das Fußfassen in Deutschland in dieser Zeit als sehr kompliziert und voller Hürden empfunden, es war das Gefühl, ständig an unüberwindbare Grenzen zu stoßen. Hinzukam, dass die



Yörk Löffler Ende der 80er Jahre

Firma meines Vaters, die damals immer noch existierte, ihre Sogkraft entwickelte - immer dann, wenn ich nicht mehr wusste, wie es nun weitergeht, bis mein Vater sie dann verkaufte – verkaufen musste. Sicherlich, er war enttäuscht, aber ich konnte seine Erwartungen nicht erfüllen. Ich habe noch den „Tischler“ gelernt und in diesem Beruf dann auch meine größte Erfüllung gefunden.

Heute nun bin ich 63 Jahre alt. Ich habe einen erwachsenen, wundervollen Sohn, den ich im Grunde auch meinem damaligen Aufbruch zu verdanken habe und dem ich wünsche, dass er nicht ganz so viele Jahre im Leben umherirren muss, wie ich es getan habe. Denn obwohl ich wirklich etwas ganz Seltenes und Großartiges erleben durfte, habe ich eben auch diese Erfahrung gemacht: dass man eine Reise nur dann wirklich genießen kann, wenn man auch weiß, wo man hingehört. Im Grunde wurde mir das, was ich alles auf meiner langen Reise auf der EYE OF THE WIND erlebt habe, erst so richtig mit den Jahren danach bewusst. Und wenn ich heute die Bilder und die Artikel betrachte, sag ich mir: eigentlich unglaublich, was ich da alles erleben durfte!

Mein Vater ist vor einigen Jahren gestorben. Einige meiner Vaterüberschattungen - zum Beispiel die, dass ich im Vergleich zu ihm eher kleine Brötchen backe - habe ich ins Licht überführen können. Andere warten noch geduldig auf ihre Zolabfertigung.

Köln, Dez. 2017 (aktualisiert)



Autor Yörk Löffler heute

Schiffe, Schiffe, Schiffe

Zu Besuch in Schloss Schönebeck und Marstal Søfartsmuseum/Ærø

Andreas von Klewitz

(Text und Fotos, sofern nicht anders angegeben)

Die großen Schifffahrtsmuseen wie das IMM in Hamburg oder das DSM in Bremerhaven kennt fast jeder. Dass es aber auch maritime Attraktionen fernab der üblichen Touristenpfade gibt, davon zeugen das Heimatmuseum Schloss Schönebeck und das Marstal Søfartsmuseum auf der dänischen Insel Ærø. Beide Häuser verfügen über ganz individuelle Bestände, was auf die jeweilige Regionalgeschichte zurückzuführen ist. Und beide teilen das Los, dass sie etwas verwaist sind. Dabei findet man hier erstaunliche Exponate, die einen Besuch auf jeden Fall lohnen. Anbei einige Stichpunkte:

Heimatmuseum Schloss Schönebeck

Einen Besuch in Schloss Schönebeck kann man bequem mit einer Besichtigung des Schulschiffs DEUTSCHLAND in Bremen-Vegesack verbinden. Von dort führt ein idyllischer Weg durch Wald und Feld zu dem ehrwürdigen Gebäude, das 1640 vermutlich von Franz Wilken von Schönebeck errichtet wurde. Nach einigen Besitzerwechseln erwarb es 1952 die Stadt Bremen, die es 1972 dem „Heimat- und Museumsverein für Vegesack und Umgebung e.V.“ für die Einrichtung eines Museums überließ.



Schloss Schönebeck

Seither birgt das Schloss eine reichhaltige Sammlung nicht nur zur regionalen Keramik- und Tauwerkindustrie, sondern auch zur Vegesacker Heringsfischerei, zur Segel- und Dampfschiffahrt, zum Hochseerettungswesen und zu Walfang und Werften. Der größte Teil maritimer Exponate befindet sich im Obergeschoss. Hier erfährt der Besucher, welche Herren den Schiffbau an der Unterweser beförderten, welche Schiffe sie bauten (und noch bauen!) und wie die Werkstätten der sogenannten Reepschläger aussahen, die Seile und Trossen für die Schiffe herstellten. Dass die 1895 gegründete Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft vor Beginn des Zweiten Weltkriegs die größte Heringsfischereiflotte auf dem Kontinent unterhielt, wird manchen ebenso überraschen wie die Tatsache, dass



Walzimmer

der „Vegesacker Matjes“ einst eine beliebte Delikatesse war. Ebenso bemerkenswert ist die Sammlung zum Walfang mit ihren Harpunen, historischen Ansichten und Schmuckstücken. Heute ist es kaum noch vorstellbar, dass von dem idyllischen Vegesack einst Männer ausfuhren, um den gewaltigen Meeressäugern nachzustellen. Schließlich ist die Abteilung zur Seenotrettung nicht zu vergessen. Hier kann man die Anfänge der Bergung Schiffbrüchiger und die damit einhergehende technische Entwicklung nachvollziehen. Abgerundet wird die Ausstellung durch Galionsfiguren, hübsch bemalte Seemannstruhen, zahlreiche detailgetreu gearbeitete Schiffsmodelle, Schiffsinstrumente und Schiffsporträts. Schon damals, das zeigen Letztere,



setzte man in Fernost auf Massenproduktion. Während Kapitänsbilder hierzulande je nach Künstler ein kleines Vermögen kosten konnten, waren chinesische Darstellungen oft schon für kleines Geld zu haben. Heute sind sie natürlich ebenso museal wie ihre europäischen Pendants und bilden eine sehenswerte Ergänzung der Sammlung. Wer es genauer wissen will, kann sich von einem der freundlichen Mitarbeiter durch das Haus führen lassen.

Marstal Søfartsmuseum, Ærø

Während Schönebeck relativ gut erreichbar ist, schläft das unweit größere Marstal Søfartsmuseum auf der Insel Ærø einen unfreiwilligen Dornröschenschlaf. Grund dafür ist die Einstellung des Fährverkehrs nach Rudkøbing/Langeland im Jahr 2013, wovon zahlreiche Protestaufkleber auf Mülleimern, Bushäuschen und Autos zeugen. Dieses Manko tut aber der Attraktivität des örtlichen Seefahrtsmuseums keinen Abbruch. Ende des 19./Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet, spiegelt es die Geschichte der alten Seefahrerstadt Marstal wider, wobei neben Exponaten zur Heimatgeschichte (Trachten, Haushaltsgeräte etc.) zahlreiche maritime Ausstellungsstücke zu sehen sind. Dass die Schifffahrt im Mittelpunkt steht, ist schon von außen erkennbar. Aus der Hausfassade an der Havnegade etwa ragt



Marstal Schifffahrtsmuseum, Foto Schorle

ein Schiffsheck heraus, an anderer Stelle ist ein Steuerrad eingelassen. Dazu begrüßt eine lebensgroße Piratenpuppe den Besucher mit Dreispitz, Säbel und Fernrohr, um ihn an die freundlichen Museumsmitarbeiter im Museumsshop weiterzuleiten. Alles wirkt auf den ersten Blick etwas eng. Vielleicht liegt es an der früheren Bestimmung der Anlage - ein Teil war Packhaus, der andere Büro- und Wohnhaus eines Schiffsmaklers -, vielleicht an der ungeheuren Zahl der Ausstellungsstücke, die in insgesamt drei Gebäuden miteinander um Geltung ringen. Ob Gemälde, Buddelschiffe, Seemannskisten oder antike Fernrohre, sie alle sind auf kleinstem Raum untergebracht und erzählen vornehmlich die Geschichte des Ortes, der einst einen bedeutenden Hafen und ebenso bedeutende Werften besaß. Zahlreiche Schiffe wurden in Marstal auf Kiel gelegt und besegelten von



Marstal Schifffahrtsmuseum, Foto Schorle

Dänemark aus die Weltmeere. Auch die ARTEMIS, heute eine luxuriös ausgestattete Bark unter holländischer Flagge und vielen Trainees von den TSF-Törnplänen geläufig, ist als Modell vertreten. Sie wurde allerdings 1926 in Norwegen gebaut. Natürlich fehlt auch ein Modell der legendären Fünfmastbark KOBENHAVN nicht, die einst der Stolz Dänemarks war und im Dezember 1928 unter mysteriösen Umständen verschwand. Mit der Seefahrtsgeschichte beschäftigt sich nicht zuletzt die Gemäldesammlung des Marstaler Marine- und Grönlandmalers Jens Erik Carl Rasmussen. Seine überwiegend großformatige Werke



illustrieren, wie man in Dänemark im 19. Jahrhundert Grönland und seine Bewohner sah. Zudem kann man sich im Museum einen Eindruck davon verschaffen, wie das Leben auf den alten Segelschiffe aussah und wie man sich an Bord eines Küstenmotorschiffes bei Sturm fühlt. Schließlich gibt es noch Abteilungen, die sich mit dem Fährverkehr, den



Hafengeschichte

Schiffshandwerken, mit der Entwicklung von Funkanlagen und der Unterwasserwelt befassen, dazu eine Werkstatt, ein Motorenmuseum und eine Werfthalle. Es würde zu weit führen, hier alle Ausstellungsgebiete aufzuführen. Das Museum ist aber auf jeden Fall eine Besichtigung wert. Und es verfügt über verschiedene Museumsschiffe, die wie die 1900 erbaute ANNE KAROLINE und der Schoner BONAVISTA zur Begehung einladen.



Meeresroman

von Petri Tamminen, Übersetzung aus dem Finnischen von Stefan Moster, 112 Seiten, Format 13x21 cm, zweifarbig geprägter Einband mit orangefarbenem Faden gebunden, Farbschnitt und Lesebändchen, mareverlag, 18,00 €

„Zwar kann er das Gefühl nie ganz abschütteln, dass alle anderen echte Kapitäne sind und er nur eine Art Missverständnis, das noch einmal ans Tageslicht kommen wird. Doch de facto bringt Vilhelm Huurna, der auf den europäischen Handelsrouten des 19. Jahrhunderts große Segelfrachter kommandiert, alle Voraussetzungen für eine erfolgreiche Ausübung seines Berufes mit. Alle – bis auf das Seeglück“ so der Klappentext.

Stattdessen ist das Seepoch sein getreuer Begleiter. Er verliert immer wieder Segelschiffe, die ihm anvertraut wurden und dennoch übertragen ihm seine Auftraggeber immer wieder neue Aufgaben. Auch privat läuft so einiges aus dem Ruder und schließlich erkennt Vilhelm Huurna, dass alles noch schlimmer hätte kommen können. Dies liest sich im letzten Kapitel so: „Das Leben hatte ihn überrascht. Es hatte ihn schon als Kind überrascht, er hatte das Spielen aufgeben und in Haus und Hof arbeiten müssen. Jeder Schiffsbruch war eine Überraschung für ihn gewesen, ebenso wie der Umstand, dass sein letztes Schiff keinen Schiffsbruch erlitten hatte.“

Nein, es ist kein trauriges Buch. Es ist ein Buch voll tiefgründigem Humor, tragikomisch, hellstichig und erleuchtend. Sich selbst zu entdecken und zu erkennen gelingt in jedem Kapitel. Sich schmunzelnd zurück zu lehnen und zu erkennen, dass man auch etwas verändern kann fällt leicht. Eine kurzweilige Parabel über die Tragikomik unseres Lebens, die im Bücherbord unbedingt ihren Platz finden muss.

NT



Eine Walfangreise auf der WALTER RAU 1938/39

Herausgeberin Silke M. Zacharias, 160 Seiten, 138 s/w Fotos, Format 17x22 cm, Softcover, Edition Falkenberg, 16,90 €

Heinrich Wicked (1907-1984) fuhr vom

26.9.1938 bis zum 5.4.1939 auf dem Walfangmuttersschiff WALTER RAU, als Matrose, von Hamburg zu den Fanggründen der Antarktis und wieder zurück nach Hamburg. Mit der Heuer wollte er den Besuch der Hamburger Seefahrtsschule finanzieren. Der Krieg verhinderte seine Pläne. Er führte ein Tagebuch über diese Reise. Das Tagebuch gelangte in die Hände seiner Enkelin Silke M. Zacharias, die es nun, mit erläuternden Ergänzungen, historischen Fotos, Karten und Dokumenten veröffentlichte. „Ich habe den Wunsch, dass die Leser des Buchs, Opas Tagebuch, sich in die Zeit zurückversetzen und mit den Männern einen Alltag erleben, in dem es in erster Linie um Walfang, aber auch um Kameradschaft und historische Ereignisse geht“, so die Herausgeberin in ihrem Vorwort und weiter „Ich hoffe, dass diese Rückschau den Lesern vor Auge führt, welch beeindruckende Tiere die Wale sind, und wie sehr es sich lohnt, für ihren Fortbestand zu kämpfen.“ In der einfachen und klaren Sprache eines Seemanns hat Wicked sein Tagebuch verfasst und es ist im Original wiedergegeben. Ergänzt wird der Text durch Fotos die auf dieser Reise entstanden, sowie Dokumente, Karten und Erläuterungen zum Thema.

NT





Mitgliedschaft bei Tall-Ship Friends Deutschland e.V. lohnt sich!

Die Törnpreise für Mitglieder (Erwachsene und Jugendliche) bieten eine erhebliche Einsparung gegenüber den Normalpreisen. Die Jugendpreise gelten bis zum 25. Lebensjahr. Diese Sonderpreise gelten nur bei Törn anmeldung über unsere Geschäftsstelle.

Wichtige Hinweise:

Sofern nicht anders angegeben, ist Auslaufen einen Tag nach und Einlaufen einen Tag vor den genannten Einschiffungs-/Ausschiffungsterminen.

TSF Deutschland e.V. ist kein Reiseveranstalter. Wir vermitteln die Törns zur Unterstützung der jeweiligen Schiffe. Verantwortlich für Änderungen ist ausschließlich der Eigner des jeweiligen Schiffes.

Die Anreise zum und die Abreise vom Hafen erfolgt ausschließlich in Eigenverantwortung.

Regressansprüche gegenüber TSFD e.V. sind ausgeschlossen. Änderungen und Irrtum in Bezug auf die Törnpläne bleiben vorbehalten.

Törn-Anmeldungen:

Tall-Ship Friends Deutschland e.V.,
Zeidlerstr. 61, 21107 Hamburg Tel. 040 / 94 79 04 18,
E-Mail: verein@tallshipfriends.de od. www.tallshipfriends.de

Aktuelle Änderungen u. Ergänzungen
der Törnpläne gibt es unter
www.tallshipfriends.de (Rubrik:
Törnpläne)

Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT II (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AL0518	04.02.18	Las Palmas - Las Palmas	11.02.18	665,00	1043,00	599,00	939,00
AL0618	11.02.18	Las Palmas - S. Cruz de Tenerife	20.02.18	855,00	1341,00	770,00	1207,00
AL0718	20.02.18	S.Cruz de Tenerife - S. Cruz de Tenerife	27.02.18	665,00	1043,00	599,00	939,00
AL0818	27.02.18	S.Cruz de Tenerife - S. Cruz de Tenerife	06.03.18	665,00	1043,00	599,00	939,00
AL0918	06.03.18	S.Cruz de Tenerife - Las Palmas	16.03.18	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL1018	16.03.18	Las Palmas - La Coruna/E	30.03.18	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00
AL1118	30.03.18	La Coruna - Saint Malo/F	08.04.18	855,00	1341,00	770,00	1207,00
AL1218	08.04.18	Saint Malo - Bremerhaven/D	20.04.18	1140,00	1788,00	1026,00	1609,00
AL1418	27.04.18	Bremerhaven - Nordsee - Bremerhaven	05.05.18	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL1518	05.05.18	Bremerhaven - Cuxhaven	09.05.18	belegt			
AL1618	10.05.18	Cuxhaven - Hafengeburtstag - Hamburg	10.05.18	belegt			
AL2118	14.05.18	Hamburg - Scheveningen/NL	19.05.18	495,00	795,00	446,00	716,00
AL2218	19.05.18	Scheveningen - Bremerhaven	24.05.18	495,00	795,00	446,00	716,00
AL2418	27.05.18	Bremerhaven - Sassnitz	03.06.18	665,00	1043,00	599,00	939,00
AL2518	03.06.18	Sassnitz - Eckernförde	09.06.18	595,00	894,00	536,00	805,00
AL2718	10.06.18	Eckernförde - Travemünde	16.06.18	595,00	894,00	536,00	805,00
AL2918	17.06.18	Travemünde - Flensburg	23.06.18	595,00	894,00	536,00	805,00
AL3118	24.06.18	Flensburg - Aarhus/DK	30.06.18	595,00	894,00	536,00	805,00
AL3218	30.06.18	Aarhus - Larvik/N - Sunderland/UK (TS-Race)	13.07.18	1235,00	1937,00	1112,00	1743,00
AL3318	13.07.18	Sunderland - Esbjerg/DK (TS-Race 1)	20.07.18	695,00	1043,00	626,00	939,00
AL3418	20.07.18	Esbjerg/DK - Stavanger/N (Cruise in Company)	28.07.18	795,00	1192,00	716,00	1073,00
AL3518	28.07.18	Stavanger - Harlingen/NL (TS-Race 2)	05.08.18	795,00	1192,00	716,00	1073,00
AL3618	05.08.18	Harlingen - Dublin/IRL	18.08.18	1235,00	1937,00	1112,00	1743,00
AL3718	18.08.18	Dublin - Lerwick - Aalesund/N	30.08.18	1140,00	1788,00	1026,00	1609,00
AL3818	30.08.18	Aalesund - Edinburgh/UK	09.09.18	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL3918	09.09.18	Edinburgh - Grimsby - Bremerhaven/D	20.09.18	1045,00	1639,00	941,00	1475,00

Barkentine ATLANTIS (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AT1805	18.05.18	Kiel-Holtenau/D - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	21.05.18	480,00	480,00	432,00	432,00
AT2705	27.05.18	Kiel-Holtenau/D - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	01.06.18	620,00	620,00	558,00	558,00
AT0806	08.06.18	Kiel-Holtenau - Süddän. Inseln - Kiel-H. (Sail&Bike)	17.06.18	1350,00	1350,00	1215,00	1215,00
AT2906	29.06.18	Kiel-Holtenau - Süddän. Inseln - Kiel-H. (Sail&Bike)	08.07.18	belegt			
AT0807	08.07.18	Kiel-Holtenau - Süddän. Inseln - Kiel-H. (Sail&Bike)	14.07.18	950,00	950,00	855,00	855,00
AT1407	14.07.18	Kiel-H. - NOK - Cascais/P (bei Lissabon)	27.07.18	980,00	980,00	882,00	882,00
AT2707	27.07.18	Cascais - Gibraltar - Soller/Mallorca/ES	04.08.18	belegt			
AT1407K	14.07.18	Kiel-H. - Cascais/P - Soller/Mallorca	04.08.18	belegt			
AT0408	04.08.18	Soller - rund Balearen - Soller	11.08.18	1080,00	1080,00	972,00	972,00
AT1108	11.08.18	Soller - rund Balearen - Soller	18.08.18	1080,00	1080,00	972,00	972,00



Brigantine GREIF (Deutschland) (ex. Wilhelm Pieck)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
Preis für Doppelkammer auf Anfrage (040/94790418, e-mail: verein@tallshipfriends.de)							
GRO01	18.04.18	Greifswald - südl. Ostsee - Greifswald	22.04.18	belegt			
GRO02	26.04.18	Greifswald - Kopenhagen/DK - Greifswald	01.05.18	375,00	485,00	338,00	437,00
GRO03	03.05.18	Greifswald - Swinoujscie/Polen - Greifswald	06.05.18	239,00	305,00	215,00	275,00
GRO04	08.05.18	Greifswald - Simrishamn/Schweden - Greifswald	13.05.18	375,00	485,00	338,00	437,00
GRO05	16.05.18	Greifswald - Bornholm/DK - Greifswald	20.05.18	307,00	395,00	277,00	356,00
GRO07	13.06.18	Greifswald - Karlskrona/Schweden - Rostock	19.06.18	443,00	575,00	399,00	518,00
GRO08	24.06.18	Rostock - Ostsee - Greifswald	27.06.18	239,00	305,00	215,00	275,00
GRO09	28.06.18	Greifswald - Ostsee/Rügen - Greifswald	01.07.18	239,00	305,00	215,00	275,00
GRO10	17.07.18	Greifswald - Helsingör/DK - Greifswald	22.07.18	belegt			
GRO11	24.07.18	Greifswald - Klaipeda/Litauen - Greifswald	01.08.18	579,00	755,00	521,00	680,00
GRO12	03.08.18	Greifswald - Kopenhagen/DK - Rostock(Hanse-Sail)	08.08.18	belegt			
GRO13	12.08.18	Rostock (Hanse-Sail) - Ostsee - Greifswald	15.08.18	239,00	305,00	215,00	275,00
GRO15	28.08.18	Greifswald - Kolobrzeg/Polen - Greifswald	02.09.18	375,00	485,00	338,00	437,00
GRO16	10.09.18	Greifswald - Halbinsel Hel/Polen - Greifswald	17.09.18	511,00	560,00	460,00	504,00
GRO18	26.09.18	Greifswald - Malmö/Schweden - Greifswald	30.09.18	307,00	395,00	277,00	356,00
GRO19	02.10.18	Greifswald - Kopenhagen/DK - Greifswald	07.10.18	375,00	485,00	338,00	437,00
GRO20	10.10.18	Greifswald - Bornholm/DK - Greifswald	14.10.18	307,00	395,00	277,00	356,00

Vollschiff CHRISTIAN RADICH (Norwegen)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
Bei den Törns kann jeweils eine Übernachtung vorher und nachher gebucht werden (je 60,- € mit Frühstück)							
CR06/18	20.02.18	St. Maarten - Horta/Azoren	13.03.18	2122,00	2357,00	1886,00	2122,00
CR07/18	15.03.18	Horta - A Coruna/Spanien	22.03.18	767,00	852,00	682,00	767,00
CR08/18	25.03.18	A Coruna - Harlingen/Niederlande	04.04.18	812,00	902,00	722,00	812,00
CRX/18	09.05.18	Oslo/N - Skagen/DK	13.05.18	505,00	561,00	449,00	505,00
CRX1/18	18.06.18	Oslo/N - Bergen/N	21.06.18	406,00	451,00	361,00	451,00
CR1/18	30.06.18	Stavanger/N - Faroe - Shetland - Sunderland/UK	11.07.18	984,00	1093,00	875,00	984,00
CR2/18	14.07.18	Sunderland/UK - Esbjerg/DK (TS-Race 1)	18.07.18	507,00	596,00	477,00	537,00
CR3/18	21.07.18	Esbjerg - Stavanger/N (Cruise in Company)	26.07.18	593,00	697,00	558,00	628,00
CR4/18	29.07.18	Stavanger - Harlingen/NL (TS-Race 2)	03.08.18	618,00	727,00	582,00	655,00
CR5/18	06.08.18	Harlingen - Rostock-WarnemündeD (Hanse Sail)	09.08.18	357,00	396,00	317,00	357,00
CR6/18	12.08.18	Rostock-Warnemünde - Kopenhagen/DK	14.08.18	176,00	195,00	156,00	176,00
CR7/18	14.08.18	Kopenhagen - Oslo/N	17.08.18	477,00	530,00	424,00	477,00
CR45/18	29.07.18	Stavanger/N - Harlingen/NL - Rostock-Warnemünde/D	09.08.18	898,00	997,00	798,00	898,00
CR67/18	12.08.18	Rostock-Warnemünde - Oslo/N	17.08.18	537,00	596,00	477,00	537,00

Bark STATSRAAD LEHMKUHL (Norwegen) (ex. Großherzog Friedrich-August)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
Bei den Törns kann jeweils eine Übernachtung vorher und nachher gebucht werden (je 55,- € mit Frühstück)							
SL0205	02.05.18	Bergen/N - Shetland(Folk Festival)/UK - Bergen	08.05.18	728,00	808,00	659,00	730,00
SL1805	18.05.18	Bergen - Shetland - Bergen	23.05.18	607,00	674,00	549,00	610,00
SL0107	01.07.18	Bergen - Traena/N (Festival)	05.07.18	594,00	594,00	540,00	540,00
SL0807	08.07.18	Traena - Bergen	12.07.18	594,00	594,00	540,00	540,00
SL2107	21.07.18	Esbjerg/DK - TSR Cruise in Company - Stavanger/N	26.07.18	567,00	674,00	515,00	610,00
SL2907	29.07.18	Stavanger - TSRace 2 - Harlingen/NL	03.08.18	567,00	674,00	515,00	610,00



Bark ARTEMIS (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AR2904	29.04.18	Kiel-Holtenau/D - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	04.05.18	620,00	620,00	558,00	558,00
AR1305	13.05.18	Hamburg - NO-Kanal - Ostsee - Kiel-H.	17.05.18	420,00	420,00	378,00	378,00
AR0306	03.06.18	Kiel-Holtenau/D - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	08.06.18	620,00	620,00	558,00	558,00
AR0806	08.06.18	Kiel-Holtenau/D - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	11.06.18	430,00	430,00	387,00	387,00
AR0107	01.07.18	Amsterdam/NL - Nordsee - Esbjerg/DK	07.07.18	790,00	790,00	711,00	711,00
AR2207	22.07.18	Harlingen/NL - Stavanger/N	26.07.18	480,00	480,00	432,00	432,00
AR1208	12.08.18	Rostock/D - Kopenhagen/DK - Rostock/D	17.08.18	620,00	620,00	558,00	558,00
AR1708	17.08.18	Rostock/D - Bornholm/DK - Rostock/D	23.08.18	belegt			
AR0209	02.09.18	Kiel-Holtenau/D - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	07.09.18	620,00	620,00	558,00	558,00
AR1609	16.09.18	Kiel-Holtenau/D - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	21.09.18	620,00	620,00	558,00	558,00

Brigg ROALD AMUNDSEN (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
R616	13.05.18	Eckernförde/D - Dänemark - Neustadt/D	18.05.18	belegt			
R617	18.05.18	Neustadt - Dänemark - Neustadt	21.05.18	315,00	425,00	275,00	350,00
R620	28.05.18	Neustadt - Dänemark - Wismar/D	02.06.18	390,00	500,00	350,00	425,00
R621	03.06.18	Wismar - Dänemark - Wismar	09.06.18	465,00	570,00	425,00	495,00
R622	10.06.18	Wismar - rund Fehmarn - Kiel/D	15.06.18	390,00	500,00	350,00	425,00
R623		Tagesfahrten Kieler Woche, Preis auf Anfrage					
R624	25.06.18	Kiel - Dänische Südsee - Kiel	29.06.18	415,00	525,00	375,00	450,00
R625	30.06.18	Kiel - Gdansk/PL (Sail Gdansk)	07.07.18	565,00	725,00	525,00	650,00
R626	07.07.18	Gdansk (Sail Gdansk) - Visby/S	14.07.18	565,00	725,00	525,00	650,00
R627	15.07.18	Visby - Riga/Lettland	21.07.18	535,00	700,00	495,00	625,00
R628	22.07.18	Riga - Klaipeda/Litauen	28.07.18	535,00	700,00	495,00	625,00
R629	28.07.18	Klaipeda - Karlskrona/S	03.08.18	535,00	700,00	495,00	625,00
R630	04.08.18	Karlskrona - Rostock/D (Hanse Sail)	09.08.18	465,00	600,00	425,00	525,00
R631		Tagesfahrten Hanse-Sail Rostock, Preis auf Anfrage					
R635	10.09.18	Stockholm/S - Wismar/D	18.09.18	635,00	770,00	595,00	695,00
R636	19.09.18	Wismar - Eckernförde/D	23.09.18	365,00	470,00	325,00	395,00
R637	24.09.18	Eckernförde - Dän. Südsee - Eckernförde	29.09.18	390,00	500,00	350,00	425,00
R638	30.09.18	Eckernförde - Dän. Südsee - Eckernförde	05.10.18	390,00	500,00	350,00	425,00

Viermastbark SEDOV (Russland) (ex. Magdalene Vinnen, ex. Kommodore Johnsen)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
Zusätzliche Übernachtungen vor und nach dem Törn je 60,- €, mit Frühstück							
SV01	25.04.18	Kaliningrad/RUS - Gdansk-Reede/POL	03.05.18	660,00	850,00	594,00	765,00
SV02	03.05.18	Gdansk-Reede - Hamburg/D (Hafengeb.)	09.05.18	570,00	740,00	513,00	666,00
SV03	12.05.18	Hamburg - Zeebrugge/B	16.05.18	390,00	510,00	351,00	459,00
SV04	17.05.18	Zeebrugge - Santander/SP	27.05.18	820,00	1050,00	738,00	945,00
SV05	27.05.18	Santander - Vigo-Reede/SP	02.06.18	570,00	740,00	513,00	666,00
SV06	02.06.18	Vigo-Reede - Bordeaux/F (Fetes du Vin)	14.06.18	970,00	1250,00	873,00	1125,00
SV07	17.06.18	Bordeaux - Bremerhaven/D	26.06.18	740,00	950,00	666,00	855,00
SV08	26.06.18	Bremerhaven - Kaliningrad/RUS	04.07.18	660,00	850,00	594,00	765,00
SV09	11.07.18	Kaliningrad - Esbjerg/DK (TS-Race)	18.07.18	660,00	850,00	594,00	765,00
SV10	20.07.18	Esbjerg - Stavanger/NO (TS-Race)	26.07.18	660,00	850,00	594,00	765,00
SV11	28.07.18	Stavanger - Harlingen/NL (TS-Race)	03.08.18	570,00	740,00	513,00	666,00
SV12	04.08.18	Harlingen - Rostock (Hanse Sail)	10.08.18	Vereinstörn		471,00	579,00
SV13	11.08.18	Rostock - Kaliningrad/RUS	15.08.18	390,00	510,00	351,00	459,00
SV14	13.09.18	Kaliningrad - Emden/D	21.09.18	660,00	850,00	594,00	765,00
SV15	22.09.18	Emden - Esbjerg/DK	29.09.18	660,00	850,00	594,00	765,00
SV16	04.10.18	Esbjerg - Klaipeda/Litauen	12.10.18	660,00	850,00	594,00	765,00
SV17	14.10.18	Klaipeda - Kaliningrad/RUS	20.10.18	570,00	740,00	513,00	666,00



Vollschiff DAR MLODZIEZY (Polen)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl.(€)
				10-Bett Kabine		Doppelkabine	
Die Preise liegen noch nicht vor und werden bis Ende Januar 2018 benannt.							
DM801	19.05.18	Gdynia/Polen - Lissabon/Portugal	03.06.18				
DM802	05.06.18	Lissabon - Teneriffa/Kanaren/ES	11.06.18				
DM803	13.06.18	Teneriffa - Dakar/Senegal	20.06.18				
DM804	23.06.18	Dakar - Kapstadt/Südafrika	23.07.18				
DM805	25.07.18	Kapstadt - Mauritius/MS	14.08.18				
DM806	16.08.18	Mauritius - Jakarta/Java/Indonesien	14.09.18				
DM807	16.09.18	Jakarta - Singapore/SG	22.09.18				
DM808	24.09.18	Singapore - Hongkong/HK	07.10.18				
DM809	09.10.18	Hongkong - Shanghai/Rep. China	17.10.18				
DM810	19.10.18	Shanghai - Osaka/Japan	28.10.18				
DM811	30.10.18	Osaka - Vancouver/Canada	06.12.18				
DM812	08.12.18	Vancouver - San Francisco/USA	15.12.18				
DM813	17.12.18	San Francisco - Acapulco/Mexico	08.01.19				
DM814	10.01.19	Acapulco - Panama/PA	22.01.19				
DM815	26.01.19	Panama - New York/USA	14.02.19				
DM816	17.02.19	New York - Horta/Azoren/P	06.03.19				
DM817	08.03.19	Horta - Gdynia/Polen	28.03.19				

Barkentine ANTIGUA (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)
				Doppelkabine Etagenbett		Doppelkabine 2 Einzelbetten	
AN2904	29.04.18	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-H.	06.05.18	720,00	648,00	790,00	711,00
AN0605	06.05.18	Kiel-Holtenau - Ostsee, Nordsee - Bodö/Norwegen	17.05.18	860,00	774,00	980,00	882,00
AN2209	22.09.18	Longyearbyen/Spitzbergen - West.u Nordküste - Longyearbyen	30.09.18	2700,00	2430,00	2950,00	2655,00

Brigg EYE OF THE WIND (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
E06	02.02.18	Pointe à Pitre - Pointe à Pitre	09.02.18	belegt			
E07	09.02.18	Pointe à Pitre - Pointe à Pitre	16.02.18	1092,00	1680,00	840,00	1428,00
E08	16.02.18	Pointe à Pitre - St.Johns/Antigua	21.02.18	780,00	1200,00	600,00	1020,00
E09	21.02.18	St.Johns - Marigot/St.Martin	28.02.18	1092,00	1680,00	840,00	1428,00
E10	02.03.18	Marigot - St.Georges/Bermuda	13.03.18	1008,00	1550,00	775,00	1318,00
E11	14.03.18	St.Georges - Horta/Azoren	02.04.18	belegt			
E12	04.04.18	Horta - Cherbourg/F	18.04.18	956,00	1470,00	735,00	1250,00
E13	18.04.18	Cherbourg - Ijmuiden/NL	22.04.18	579,00	890,00	445,00	757,00
E14	05.05.18	Ijmuiden - Hamburg/D	09.05.18	belegt			
E27	27.06.18	Kiel/D - Kopenhagen/DK	01.07.18	624,00	960,00	480,00	816,00
E30	16.07.18	Stockholm/S - Turku/FIN	21.07.18	belegt			
E31	21.07.18	Turku - Karlskrona/S	28.07.18	belegt			
E32	28.07.18	Karlskrona - Stralsund/D	03.08.18	936,00	1440,00	720,00	1224,00
E33	03.08.18	Stralsund - Rostock/D	07.08.18	702,00	1080,00	540,00	918,00
E36	18.08.18	Rostock - Göteborg/S	25.08.18	1092,00	1680,00	840,00	1428,00
E39	08.09.18	Göteborg - Ostsee - Göteborg	15.09.18	1092,00	1680,00	840,00	1428,00
E40	16.09.18	Göteborg - Frederikshavn/DK	20.09.18	624,00	960,00	480,00	816,00
E42	23.09.18	Frederikshavn - Ostsee - Kiel/D	30.09.18	1092,00	1680,00	840,00	1428,00
E43	02.10.18	Kiel - NO-Kanal - Bremerhaven/D	07.10.18	624,00	960,00	480,00	816,00
E44	08.10.18	Bremerhaven - St. Helier/Jersey/UK	17.10.18	1170,00	1800,00	900,00	1530,00
E45	19.10.18	St. Helier/Jersey - A Coruna/Spanien	27.10.18	1040,00	1600,00	800,00	1360,00
E46	27.10.18	A Coruna - Cadiz/Spanien	06.11.18	1235,00	1900,00	950,00	1615,00
E47	06.11.18	Cadiz - St. Cruz/Teneriffa	17.11.18	1235,00	1900,00	950,00	1615,00
E48	18.11.18	St. Cruz - Estaca El Hierro/Kanaren	24.11.18	910,00	1400,00	700,00	1190,00
E49	24.11.18	Estaca - Barbados/Karibik	20.12.18	2015,00	3100,00	1550,00	2635,00
E50	23.12.18	Barbados - St. Vincent - Grenada/Karibik	03.01.19	1716,00	2640,00	1320,00	2244,00



Viermast-Gaffelschoner SANTA MARIA MANUELA

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)
Achtung! Es kommt pro Person und Reise eine Bearbeitungsgebühr von 45,- Euro hinzu							
SMM801	01.04.18	Lissabon/P - Funchal/Madeira/P	04.04.18	625,00	625,00	563,00	563,00
SMM802	07.04.18	Funchal - Porto Santo - Funchal	11.04.18	675,00	675,00	608,00	608,00
SMM803	11.04.18	Funchal - Porto Santo - Funchal	15.04.18	675,00	675,00	608,00	608,00
SMM804	15.04.18	Funchal - Porto Santo - Funchal	19.04.18	675,00	675,00	608,00	608,00
SMM805	19.04.18	Funchal - Porto Santo - Funchal	23.04.18	675,00	675,00	608,00	608,00
SMM806	23.04.18	Funchal - Lissabon/P	26.04.18	625,00	625,00	563,00	563,00
SMM807	05.05.18	Lissabon - Ponta Delgada/Madeira/P	11.05.18	750,00	750,00	675,00	675,00
SMM808	12.05.18	Ponta Delgada - Angra do Heroisma/Azoren	18.05.18	875,00	875,00	788,00	788,00
SMM809	19.05.18	Angra do Heroisma - Ponta Delgada/Madeira	25.05.18	875,00	875,00	788,00	788,00
SMM8010	26.06.18	Ponta Delgada - Sunderland/GB	10.07.18	900,00	900,00	810,00	810,00
SMM8011	14.07.18	Sunderland - Esbjerg/DK (TS-Race 1)	17.07.18	790,00	990,00	711,00	891,00
SMM8012	21.07.18	Esbjerg - Stavanger/N (Cruise in Company)	26.07.18	950,00	1150,00	855,00	1035,00
SMM8013	29.07.18	Stavanger - Harlingen/NL (TS-Rae 2)	03.08.18	950,00	1150,00	855,00	1035,00
SMM8014	07.08.18	Harlingen - Tromso/N	17.08.18	750,00	750,00	675,00	675,00
SMM8015	18.08.18	Tromso - Longyearbyen/Spitzbergen/N	25.08.18	1125,00	1125,00	1013,00	1013,00
SMM8016	03.09.18	Tromso - Scheveningen/NL	12.09.18	940,00	940,00	846,00	846,00
SMM8017	13.09.18	Scheveningen - Lissabon/P	20.09.18	940,00	940,00	846,00	846,00
SMM8018	06.10.18	Lissabon - Funchal/Madeira/P	09.10.18	625,00	625,00	563,00	563,00
SMM8019	10.10.18	Funchal - Porto Santo - Funchal	13.10.18	675,00	675,00	608,00	608,00
SMM8020	14.10.18	Funchal - Porto Santo - Funchal	17.10.18	675,00	675,00	608,00	608,00
SMM8021	19.10.18	Funchal - Sal/Kap Verde/P	24.10.18	750,00	750,00	675,00	675,00
SMM8022	27.10.18	Sal/Kap Verde - Rund Kapverd. - Sal	03.11.18	1050,00	1050,00	945,00	945,00
SMM8023	04.11.18	Sal - Rund Kapverd. - Sal/Kap Verde	10.11.18	1050,00	1050,00	945,00	945,00
SMM8024	11.11.18	Sal - Rund Kapverd. - Sal/Kap Verde	17.11.18	1050,00	1050,00	945,00	945,00

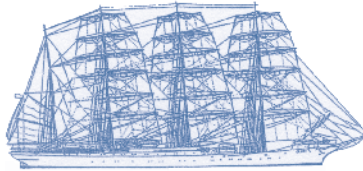
Dreimast-Toppsegelschoner THOR HEYERDAHL (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
T256A	13.09.18	Kiel - Ostsee - Kiel (Familientörn)	16.09.18	97,00	194,00	90,00	179,00
T259A	16.09.18	Kiel - Ostsee - Kiel	19.09.18	229,00	341,00	209,00	312,00
T262A	19.09.18	Kiel - Ostsee - Kiel (Fortbildungstörn)	23.10.18	117,00	139,00	108,00	130,00
T268A	25.09.18	Kiel - Ostsee - Kiel (Ausbildungstörn, mit Bewerbung)	04.10.18	317,00	439,00	288,00	400,00

Viermastbark KRUZENSHTERN (Russland) (ex. PADUA)

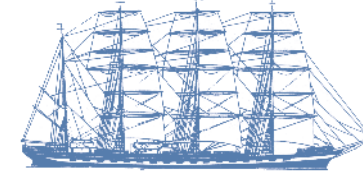
Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
Preise in Doppelkabine auf Anfrage (040/94790418)							
Zusätzliche Übernachtungen vor und nach dem Törn je 60,- € mit Frühstück							
KN00	06.03.18	Kaliningrad/RUS - Barcelona/E	21.03.18	1270,00	1650,00	1143,00	1485,00
KN01	24.03.18	Barcelona - Sète/F	27.03.18	390,00	510,00	351,00	621,00
KN02	01.04.18	Sète - Cadiz/E	08.04.18	650,00	840,00	585,00	756,00
KN03	08.04.18	Cadiz - Bremerhaven/D	14.04.18	570,00	730,00	513,00	657,00
KN04	15.04.18	Bremerhaven - Kaliningrad/RUS	22.04.18	650,00	840,00	585,00	756,00
KN05	30.04.18	Kaliningrad - Gdansk/PL	02.05.18	230,00	290,00	207,00	261,00
KN06	02.05.18	Gdansk - Hamburg/D (Hafengeburtstag)	09.05.18	650,00	840,00	585,00	756,00
KN07	12.05.18	Hamburg - Larvik/Norwegen	16.05.18	490,00	630,00	441,00	567,00
KN08	17.05.18	Larvik - Swineoujscie/PL	25.05.18	740,00	950,00	666,00	855,00
KN09	27.05.18	Swineoujscie - Thorshavn/Färöer	05.06.18	740,00	950,00	666,00	855,00
KN10	05.06.18	Thorshavn - Kaliningrad/RUS	13.06.18	660,00	850,00	594,00	765,00
KN11	14.07.18	Kaliningrad - Esbjerg/DK (TS-Race)	20.07.18	570,00	730,00	513,00	657,00
KN12	20.07.18	Esbjerg - Stavanger/NO (TS-Race)	26.07.18	570,00	730,00	513,00	657,00
KN13	28.07.18	Stavanger - Harlingen/NL (TS-Race)	03.08.18	570,00	730,00	513,00	657,00
KN14	05.08.18	Harlingen - Rostock/D (Hanse Sail)	09.08.18	420,00	550,00	378,00	495,00
KN15	11.08.18	Rostock - Reykjavik/Island	20.08.18	730,00	950,00	657,00	855,00
KN16	21.08.18	Reykjavik - Kaliningrad/RUS	01.09.18	890,00	1150,00	801,00	1035,00

SEDOV (1921, ex Magdalene Vinnen, ex Kommodore Johnsen) Murmansk/Russland. Der größte Windjammer der Welt.



Viermastbark, 4.192m² Segel, Mast 58m, Länge 117,5m, 2.100 PS Diesel, Crew 65, Kadetten 120, Trainees 44. Kabinen mit 6-10 Kojen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Mitarbeit möglich.

KRUZENSHTERN (1926, ex Padua) Kaliningrad/Russland. Der letzte legendäre „Flying P-Liner“



Viermastbark, 3.400m² Segel, Mast 55m, Länge 114m, 1.920 PS Diesel, Crew 68, Kadetten 110, Trainees 40. Kabinen mit 12 Kojen u. Doppelkabinen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Mitarbeit möglich.

DAR MLODZIEZY (1981) Gdynia/Polen. Prototyp der „Danziger Vollschiiffe“



Vollschiff, 3.015m² Segel, Mast 49,5 m, Länge 108,5m, 1.500 PS Diesel, Crew 44, Kadetten 120, Trainees 30. Kabinen mit 10 Kojen u. Doppelkabinen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit mögl.

STATSRAAD LEHMKUHL (1914, ex Großherzog Friedrich-August) Bergen/Norwegen



Bark, 2.026m² Segel, Mast 48m, Länge 98m, 450 PS Diesel, Crew 17, Trainees 150. Zwei Divisionsräume mit Hängematten, Schlafsack erforderlich. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

CHRISTIAN RADICH (1937) Oslo/Norwegen. „Star“ in dem Film „Windjammer“



Vollschiff, 1.234m² Segel, Mast 40m, Länge 72,5m, 900 PS Diesel, Crew 24, Trainees 80. Zwei Divisionsräume mit Kojen, Schlafsack erforderlich. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

SANTA MARIA MANUELA (1937) Aveiro/Portugal. Legendärer Bank-Schoner



Viermast-Gaffelschoner, 1.244m² Segel, Mast 36m, Länge 68,64m, 507 PS Diesel, Crew 33, Trainees 50. Kabinen mit 4-6 Kojen, Dusche und WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

ALEXANDER VON HUMBOLDT II (2011) Bremerhaven/Deutschland. Die neue „grüne Lady“



Bark, 1.359m² Segel, Mast 32,9m, Länge 65m, 751 PS Diesel, Crew 25, Trainees 54. Kabinen mit 3-4 Kojen, Dusche u. WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

ARTEMIS (1926) Franeke/Niederlande. Als norwegischer Walfänger gebaut



Bark, 1.050m² Segel, Mast 31m, Länge 59m, 550 PS Diesel, Crew 6, Trainees 36. Doppelkabinen, Dusche/WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

ATLANTIS (1905) Hoorn/Niederlande. Als Feuerschiff gebaut



Barkentine, 742m² Segel, Mast 33m, Länge 57m, 750 PS Diesel, Crew 6, Trainees 36. Doppelkabinen, Dusche/WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

ANTIGUA (1957) Franeke/Niederlande. Ehemaliger Fischtrawler



Barkentine, 750m² Segel, Mast 31,5m, Länge 57m, 400 PS Diesel, Crew 4, Trainees 32. Doppelkabinen, Dusche/WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

ROALD AMUNDSEN (1952) Eckernförde/Deutschland. Als Tanklogger gebaut



Brigg, 850m² Segel, Mast 36m, Länge 50,2m, 300 PS Diesel, Crew 14, Trainees 32. Kabinen mit 4 Kojen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

THOR HEYERDAHL (1930) Kiel/Deutschland. Als Frachtschiff mit Hilfssegel gebaut



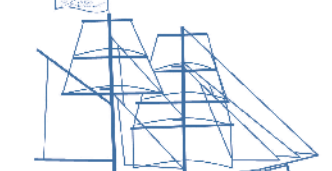
Dreimast-Toppsegelschoner, 830m² Segel, Mast 29m, Länge 49,83m, 400 PS Diesel, Crew 9, Trainees 32. Kabinen mit Etagenkojen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

GREIF (1951, ex Wilhelm Pieck) Greifswald/Deutschland



Brigantine, 570m² Segel, Mast 27,2m, Länge 41m, 233 PS Diesel, Crew 7, Trainees 32. Deck mit 26 Etagenkojen, drei Doppelkammern, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

EYE OF THE WIND (1911) Jersey/UK. Ehemaliger Frachtsegler. Filmschiff (White Squall, Die blaue Lagune u.a.)



Brigantine, 750m² Segel, Mast 26m, Länge 40m, 600 PS Diesel, Crew 10, Trainees 12. Zwei- und Dreibettkabinen, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

Der Vorstand von Tall-Ship Friends Deutschland e.V.

Vorsitzender: Norbert Thomé, Ziegeleiweg 16, 51149 Köln
Tel.: 02203/16491, E-mail: norbert.thome@tallshipfriends.de
Aufgaben: Vertretung des Vereins, Einberufung und Leitung der Vorstandssitzungen und Mitgliederversammlungen, TSnews, Home-Page

Stellvert. Vorsitzender: Josef Majewski, Friedingsstr. 4, 40625 Düsseldorf, Tel.: 0211/281412, mobil: 0163/2727201,
E-mail: josef.majewski@tallshipfriends.de
Aufgaben: Vertretung des Vorsitzenden, Kontakt zu den Schiffen

Schatzmeisterin: Sigrid Vollers, Am Fördeufer 1b, 24944 Flensburg
Tel.: 0461/6700670, E-mail: sigrid.vollers@tallshipfriends.de
Aufgaben: Finanzplanung, Haushaltsplan

Beisitzer/Delegierter für Jugendarbeit: Prof. Dr. - Ing. Patrick Moldenhauer, Trenntrader Weg 4, 24149 Kiel, Tel.: 0431/28972221,
E-mail: patrick.moldenhauer@tallshipfriends.de
Aufgaben: Jugendarbeit, Werbung

Beisitzer: Günther Grinke, Rutenweg 18, 31675 Bückeburg,
Tel.: 05722/913785, E-mail: guenther.grinke@tallshipfriends.de
Aufgaben: Stammtische, Protokollführung

Tall-Ship Friends Deutschland e.V.

(Geschäftsstelle) Fr. Mehlfeld-Merten,
Zeidler Str. 61, 21107 Hamburg, Tel.: 040 / 94790418,
Fax 040 / 31973729, E-Mail: verein@tallshipfriends.de

TSF-Benelux: Etienne Vos, Sint-truiden

Tel.: ++32(0)11681521, ++32(0)476439975, E-Mail: vose@scarlet.be

TSF-Norge: Nicole Merten, Fjellveien 28, N 9900 Kirkenes, Norge

Tel.: ++47 481 89 797, E-mail: info@tallshipfriends.no

TSF-Schweiz: Martin Zwahlen

Tel.: ++41 (0) 31 318 58 15, Fax: ++41 (0) 31 318 58 16

E-Mail: zwahlen@mmz-mediation.ch

TSF-France: Michel Balique Tel. mob: 0033-677100584,

E-mail: mbalique@amisdesgrandsvoiliers.org

Internet: www.amisdesgrandsvoiliers.org

Gorch Fock I, An der Fährbrücke, 18439 Stralsund,

Tel.: 03831/666520, Fax: 03831/666519, E-mail: info@gorchfock1.de,

Internet: www.gorchfock1.de

VERANSTALTUNGEN 2018

**THE THREE FESTIVALS
TALL SHIPS REGATTA 2018**

www.sailtraininginternational.org

Liverpool/UK 25.-28. Mai 2018

Race 1 Liverpool-Dublin 01.-04. Juni 2018

Dublin/Irland 14.-17. Juni 2018

Race 2 Dublin-Bordeaux 11.-14. Juli 2018

Bordeaux/Frankreich 18.-21. Juli 2018

THE TALL SHIPS RACES 2018

www.sailtraininginternational.org

Sunderland/UK 26.-29. Juli 2018

Race 1 Sunderland-Esbjerg 03.-06. August 2018

Esbjerg/Dänemark 10.-13. Mai 2018

Cruise in Company Esbjerg/Stavanger 10.-13. Mai 2018

Stavanger/Norwegen 10.-13. Mai 2018

Race 2 Stavanger/Harlingen 10.-13. Mai 2018

Harlingen/Niederlande 10.-13. Mai 2018

HAMBURGER HAFENGEBURTSTAG 2018

www.hamburg.de

Hamburg 10.-13. Mai 2018

FLENSBURGER RUMREGATTA

www.rumregatta.de

Flensburg 10.-13. Mai 2018

OOSTENDE VOOR ANKER

www.oostendevooranker.be

Ostende/Belgien 10.-13. Mai 2018

SEESTADTFEST BREMERHAVEN

www.bremerhaven.de

Bremerhaven 24.-27. Mai 2018

KIELER WOCHE

www.kieler-woche.de

Kiel 16.-24. Juni 2018

WOCHENENDE AN DER JADE

www.wochenendeanderjade.de

Wilhelmshaven 28. Juni-01. Juli 2018

WARNEMÜNDER WOCHE

www.warnemuender-woche.com

Warnemünde 07.-15. Juli 2018

127. TRAVEMÜNDER WOCHE

www.travemuender-woche.com

Travemünde 20.-29. Juli 2018

SAIL HARLINGEN

www.thetallshipacesharlingen2018.com

Harlingen/Niederlande 03.-06. August 2018

HANSE SAIL ROSTOCK

www.hansesail.com

Rostock 09.-12. August 2018

TSF BACK & STAMMTISCH

Berlin TSF-Treff jeden letzten Freitag in jedem ungeraden Monat um 19.00 Uhr, Restaurant „Marinehaus“, Märkisches Ufer 48-50, S/U-Bahn Jannowitzbrücke, Kontakt: Gisela Krieger, Tel.: 030 4013819 oder TSF-Treff-Berlin@online.de

Köln Jeden 1. Samstag im Monat um 18.00 Uhr, Gaststätte „Im Leuchtturm“, Mauritiussteinweg 70. Kontakt: Norbert Thomé, Tel.: 02203 16491

Bückeburg jeweils Freitag ab 20.00 Uhr: 17.02.17, 09.06.17, 06.10.17 und 01.12.17, Gaststätte „Petzer Krug“, Petzer Str. 71, Tel.: 05722 4446. Kontakt: Günther Grinke, Tel.: 05722 913785

Hamburg Jeden 1. Freitag im Monat ab 19.00 Uhr „Feuerschiff LV 13“, City Sporthafen, Vorsetzen-Elbpromenade Kontakt: Ulrich Roshop, Tel.: 0172 4518988, e-mail: ulroshop@mail.ru

München jeden 1. Freitag im Monat ab 18.00 Uhr Lokal „Vereinslokal der Marinekameradschaft“, München, Liliestr. 20, (Nähe deutsches Museum) S-Bahn Station Isartor oder Rosenheimer Platz. Kontakt: Rolf Siebel, Tel.: 0810 54749

Tübingen Jeden 1. Freitag im Monat um 18.00 Uhr in „Mike's Urban Pub“ (Hotel IBIS) Friedrichstr. 2 Kontakt: Udo Beylich, Tel.: 07071/791174 und Peter Bock, Tel.: 07121/577764

Heppenheim jeden 1. Samstag im Monat ab 18.00 Uhr, Restaurant: „Am Stadtgraben“, Gräffstr. 8 Kontakt: Kurt J. Nüchem, Tel.: 06252 788080



Feuer frei....

Norbert Thomé

Als Feuerzeug (von mittelhochdeutsch viurziuc) bezeichnete man ursprünglich all das Zeug, das benötigt wurde, um Feuer zu machen: Zunder, Pyrit, Feuersteine usw. Längst ist aus dem Zeug ein einfaches oder auch luxuriöses Gerät geworden, welches man einfach nur nutzt oder mit dem man sich schmückt. Vom billigen Einwegfeuerzeug bis zur edlen Variante in Silber oder Gold gibt es viele Zwischenstufen. Der „Vater“ des Feuerzeugs ist der Chemiker Johann-Wolfgang Döbereiner, der an der Universität Jena lehrte und dem es 1823 gelang, ein Wasserstoff-Sauerstoff-Gemisch an einem Platinschwamm zu entflammen. In seinem Aussehen erinnert das frühe Döbereiner-Feuerzeug noch an ein Laborgerät. Der Durchbruch zum modernen Feuerspender ermöglichte der österreichischen Chemiker Carl Auer von Welsbach im Jahre 1903 mit der Erfindung des Zündsteines aus einer Cer-Eisen-Legierung. Das „Auermetall“ findet auch noch heute seine Verwendung in fast jedem Feuerzeug, ob ein elegantes Dupont oder ein billiges BIC. Erwähnt sei auch das Luntfeuerzeug aus dem frühen 19. Jhdt., bei dem eine chemisch präparierte Lunte lediglich glimmt.

Nach den chemischen Mischungen als Brennmaterial kam das Benzin und in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts das Gas, welches noch heute dominiert.

Zum „Feuerzeug“ gehört selbstverständlich auch das Schwefel- und spätere Streichholz, welches in seiner Urform bereits um 950 in China verwendet wurde.

Von besonderem Interesse ist für Tall-Ship Friends jedoch das Äußere des Feuerspenders und sein Design. Maritime Bezüge gibt es in vielfacher Art bis hin zur Gestaltung als Segelschiff.

Feuerzeuge, gleich mit welchen Motiven, sind jedoch längst nicht mehr nur Gebrauchsgegenstände sondern beliebte Sammelobjekte, die zum Teil enorme Preise erzielen. So wird das Dunhill „Aquarium“ derzeit mit 8.300 US-Dollar gehandelt.



Tischfeuerzeug, Japan, 1960er Jahre



Nautische Symbole, Relief, Zippo



GORCH FOCK (II), Zippo



Marine Benzin-Feuerzeug, Frankreich, um 1940, Replica



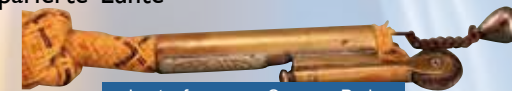
Döbereiner-Feuerzeug um 1823



Vollschiff, Scrimshaw-art, Zippo



Benzin-Sturmfeuerzeug mit Segelschiff bedruckt, Leotie Deutschland



Luntfeuerzeug Ouragan Paris



Benzin-Lunt-Feuerzeug in Silber und Gold, Louis Kuppenheim Pforzheim um 1912



Benzinfeuerzeug, Brothers, um 1950



Tischfeuerzeug, Holz und Metall, Ronson, 1960er Jahre



Tischfeuerzeug, Modell Aquarium, Dunhill, 50er Jahre



Tischfeuerzeug, Karl Wieden Deutschland, um 1950

Bücher der Seefahrt!

Die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute auf 320 Seiten.
Das Magazin als Buch. Band 2 jetzt erhältlich!

OCEANUM. Das maritime Magazin informiert Sie Jahr für Jahr kompetent und zugleich unterhaltsam über alle Themen der internationalen Seefahrt. Es berichtet fachlich fundiert und erzählt anschaulich über Schiffe, Menschen, Häfen und das Meer.
In unserem Magazin trifft Nostalgie auf Gegenwart. Historische Themen haben hier ebenso ihren Platz wie junge Entwicklungen und aktuelle Trends.



NEU
Band 2



OCEANUM Das maritime Magazin als Buch

Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken
14,8 x 21 cm, 320 Seiten,
Euro 15,90

Band 1:
ISBN 978-3-86927-501-7

Band 2:
ISBN 978-3-86927-502-4

nur
€15,90
erscheint jährlich
im September



NEU
€ 14,90

Wolfgang Bendick
Vom Decksjungen zum Matrosen
An der Seemannsschule Bremervörde und meine ersten Jahre auf See
ISBN 978-3-86927-551-2, 251 Seiten, Euro 14,90



NEU
€ 14,90

OCEANUM SPEZIAL
Bremen + Bremerhaven
Harald Focke erzählt maritime Geschichten aus Bremen und Bremerhaven anschaulich, leicht verständlich, spannend und überraschend.
ISBN 978-3-86927-601-4, 144 Seiten, Euro 14,90



NEU
€ 19,90

Frank-Roland Fließ · Reinhard Kramer
Die Hochseefischereiflotte von Saßnitz und Rostock
Fotografien von den Anfängen nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1990
»Schiffahrt und Fotografie«, 96 Seiten, 27 x 24 cm, über 80 großformatige, teils farbige Abbildungen, gebunden, Euro 19,90, ISBN 978-3-86927-089-0



NEU
€ 19,90

Harald Focke · Frank Scherer
Mit dem Kombischiff nach Rio und Fernost
Hamburg Süd, Hapag und NDL 1950–1968
88 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abbildungen, gebunden, Euro 19,90, ISBN 978-3-86927-421-8



NEU
€ 24,90

Gert Uwe Detlefsen · Peter Baltes
Schatzdampfer VANDALIA
80 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abbildungen, gebunden, Euro 24,90, ISBN 978-3-86927-422-5



Thomas Böttcher · Christine Hieber
Viermastbark KRUZENSHTERN ex PADUA
325 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche farbige Abbildungen, gebunden, Euro 39,90, ISBN 978-3-86927-077-7

Mit Generalplan der KRUZENSHTERN im Maßstab 1:100

NEU
€ 39,90



Detlef Hechtel
Signale der Seefahrt
192 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abbildungen, gebunden, Euro 29,90, ISBN 978-3-86927-423-2

NEU
€ 29,90



NEU
€ 19,90

Jens Bald
Eisbrecher in Hamburg
96 Seiten, 21 x 26,5 cm, zahlreiche Abbildungen, gebunden, Euro 19,90, ISBN 978-3-86927-424-9

Fordern Sie kostenlos unser Gesamtprogramm an!

oceanum
VERLAG

**VERLAGS-
BUCHHANDLUNG**
www.oceanum.de
oder Telefon
04402 / 5 95 56 99