



# TALL-SHIP news

NR. 108  
1/2019



# Neue Bücher bei OCEANUM!

Die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute auf 320 Seiten. Das Magazin als Jahrbuch. Band 3 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. Historische Themen haben hier ebenso ihren Platz wie junge Entwicklungen und aktuelle Trends.



**OCEANUM Das maritime Magazin als Buch**  
Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken  
14,8 x 21 cm, 320 Seiten,  
je Euro 15,90  
**Band 1:** ISBN 978-3-86927-501-7  
**Band 2:** ISBN 978-3-86927-502-4  
**Band 3:** ISBN 978-3-86927-503-1

**NEU Bd. 3**  
**€ 15,90**  
erscheint jährlich  
im September

## GRATIS MAGAZIN!

Unser neues **OCEANUM Programm.** Jetzt mit Interviews, Berichten, Reportagen, den neuen Büchern und einer Übersicht aller Bücher der Seefahrt! **Fordern Sie es gratis bei uns an!**



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Seenotretter**  
176 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Euro 16,90, ISBN 978-3-86927-603-8

Unterhaltsam, informativ, nachdenklich und auch mal humorvoll erzählt Manuel Misserok die interessantesten Geschichten der Seenotretter und zeigt seine besten Fotos.

**NEU**  
**€ 16,90**



**NEU**  
**€ 18,90**

**Dieter Flohr**  
**Presseoffizier im Kalten Krieg**  
Meine Zeit in der Volksmarine

Fregattenkapitän a.D. Dieter Flohr hat viele Jahre an herausgehobener Stelle im Kommando der Volksmarine in Rostock gearbeitet und dort der Führungsspitze zugearbeitet. Ein aufschlussreicher Blick hinter die Kulissen.

ISBN 978-3-86927-553-6  
240 Seiten, Euro 18,90



**Klaus-Peter Kiedel: Mit Faltboot und Kamera zwischen Hamburg und Cuxhaven**  
Rolf Meineckes einzigartige Schiffsfotografien von der Unterelbe aus den 1950er-Jahren  
ISBN 978-3-86927-090-6, 80 Seiten, Euro 19,90

**NEU**  
**€ 19,90**



**OCEANUM SPEZIAL**  
**Ostsee**  
176 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Euro 16,90, ISBN 978-3-86927-602-1

Peer Schmidt-Walther ist oft auf der Ostsee unterwegs auf Frachtern, Seglern, Forschungsschiffen oder Eisbrechern. Seine schönsten Texte und Fotos hat er für diesen Band ausgesucht.

**NEU**  
**€ 16,90**



**Zwischen Wellen und Wolken**  
Hochseefischer erzählen Abenteuer aus ihrer Fahrzeit. Herausgegeben vom 1. Thüringer-Hochseefischer-Stammtisch e.V., zusammengestellt von Landolf Scherzer, Neuauflage.

ISBN 978-3-86927-428-7,  
307 Seiten, Euro 19,90

**NEU**  
**€ 19,90**



**Schmidts Passagierdampfer**  
Deutsche und ausländische Fahrgastschiffe des Marinemalers Robert Schmidt-Hamburg.  
Kalender 2019, 48,8 x 33 cm, Euro 19,90

**KALENDER 2019**  
**€ 19,90**



**OCEANUM Dokumentation**  
**Mit der PEKING um Kap Hoorn**  
152 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Euro 17,90, ISBN 978-3-86927-502-9

Morten Planer hat erstmals das Tagebuch von Irving Johnson aus dem Jahre 1929 übersetzt. Carsten Petersen porträtiert den legendären Laeisz-Kapitän Jürgen Jürs. Mit einem Beitrag von Mathias Kahl vom Verein der Freunde der PEKING.

**NEU**  
**€ 17,90**



## Liebe Freunde der Großsegler.....

vom Vorstand und der Geschäftsstelle ein herzliches Willkommen im Neuen Jahr, verbunden mit der Hoffnung, dass unser zerbrechlicher Planet Erde in 2019 die notwendige Aufmerksamkeit erfährt ihn zu erhalten. In dem Zusammenhang ein Zitat von Astronaut Alexander Gerst aus dem All: „Aber in Wirklichkeit ist es uns Menschen schon klar, dass wir den Planeten mit Kohlendioxid verpesten, dass wir das Klima zum Kippen bringen, dass wir Wälder roden, dass wir Meere mit Müll verschmutzen, dass wir die limitierten Ressourcen viel zu schnell verbrauchen und dass wir zum Großteil sinnlose Kriege führen.“

Trotz alledem gehen wir davon aus, mit der Unterstützung vieler Mitglieder, so erfolgreich zu sein wie im vergangenen Jahr. Der Jahresbericht ist als Beilage beigelegt und gibt einen Rückblick auf 2018 und eine Vorausschau auf 2019.

In der Rubrik „Aus unserem Verein“ wird jenen gedacht die uns in 2018 verlassen haben und die im letzten Quartal neu zu uns gekommen sind. Die Hinweise auf die Jahreshauptversammlung in Flensburg, den Vereinstörn auf der SANTA MARIA MANUELA und die Spendenaktion für die SEDOV seien zur Erinnerung empfohlen. Neu im Segelprogramm ist die FRIDTJOF NANSEN, die in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag begehen kann. Die STATSRAAD LEHMKUHL ist sogar noch fünf Jahre älter.

In den „Kleinen News“ wird des verstorbenen Kapitäns H.-P. Jürgens gedacht und der neue Kapitän der SEDOV vorgestellt. Auf die empfehlenswerte Live-Veranstaltung „Unser blauer Planet“ wird hingewiesen und in drei Artikeln über die herausragenden und sehr ambitionierten Segelprogramme der ARTEMIS, KRUZENSHTERN

und SEDOV berichtet. Neues von der GORCH FOCK I und II ist nachzulesen und dass die Kosten für die PEKING ebenfalls steigen. Der Leser kann bei Reparaturarbeiten auf der ALEX dabei sein, erfährt über internationale Mannschaften auf der KRUZENSHTERN und den Einsatz der THOR HEYERDAHL als „Klassenzimmer unter Segeln“. Zwei Beiträge berichten über die Entdeckung alter Schiffswracks und schließlich wird über die Entstehung eines großartigen neuen Udo Lindenberg-Albums informiert. Zum Thema „Abenteuer Segeln“ gibt es zwei Geschichten auf sehr unterschiedlichen Schiffen und Routen. „Rund ums Segelschiff“ bietet in dieser Ausgabe einen umfassenden Bericht über Segelschiffe die als Hotels genutzt werden. Von drei neuen Segelschiffen die zur Zeit entstehen ist in der Rubrik „Neue Segelschiffe“ zu lesen.

Bei „Rund um die Seefahrt“ geht es in dieser Ausgabe um eine Ausstellung im Schiffahrtsmuseum Flensburg über das Expeditionsschiff FEUERLAND. Im „Schiffs-Lebenslauf“ wird die Viermastbark ANTONIN vorgestellt und im „Bücherbord“ außerordentlich empfehlenswerte Bücher. Über mehrere Seiten kann man sich an aufregenden Segeltörns erfreuen und die Wahl für Segelreisen in diesem Jahr könnte fast zur Qual werden. In der „Seekiste“ gibt es dann einen Überblick über die Verwendung des Segelschiffes als Design, Dekor oder Kitsch. Viel Spaß beim Lesen wünscht und auf ein Wiedersehen bei der Jahreshauptversammlung hofft.....

Norbert Thomé  
Vorsitzender TSFD e.V.

**Titelbild:** Foto Traditionssegler Fridtjof Nansen e.V.

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](mailto:verein@tallshipfriends.de)

Internet: [www.tallshipfriends.de](http://www.tallshipfriends.de)

*Soweit bei Fotos ein Herkunfts-Hinweis fehlt, konnte dieser nicht ermittelt werden.*

Redaktion: Norbert Thomé, e-mail: [norbert.thome@tallshipfriends.de](mailto: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 2019

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

**Fordern Sie kostenlos unser Gesamtprogramm an!**

**oceanum**  
VERLAG

**VERLAGS-  
BUCHHANDLUNG**  
[www.oceanum.de](http://www.oceanum.de)  
oder Telefon  
04402 / 5 95 56 99

Aus unserem Verein S. 5-8

Kleine News S. 9-15

Abenteuer Segeln S. 16-22

Rund ums Segelschiff S. 23-25

Neue Segelschiffe S. 26

Rund um die Seefahrt S. 27

Schiffs-Lebensläufe S. 28

Bücherbord S. 29+30

Törnpläne S. 31-36

Schiffsdaten S. 37

Anschriften / Veranstaltungen / Stammtische S. 38

Seekiste S. 39

## IMPRESSUM

**EEN BOOT IS NOCH BUTEN!**

Arno Holz

„Ahoi! Klaas Nielsen und Peter Jehann!  
Kiekt nach, ob wi noch nich to Mus sind!  
Ji hewt doch gesehn den Klabaftermann?  
Gott Lob, dat wi wedder to Hus sind!“  
Die Fischer riefens und stießen ans Land  
und zogen die Kiele bis hoch auf den Strand,  
denn dumpf an rollten die Fluten;  
Han Jochen aber rechnete nach  
und schüttelte finster sein Haupt und sprach:  
„Een Boot is noch buten!“

Und ernster keuchte die braune Schar  
dem Dorf zu über den Dünen,  
schon grüßten von fern mit zerweh'tem Haar  
die Fraun an den Gräbern der Hünen.  
Und „Korl!“ hieß es und „LeiwMarie!“  
„'t is doch man schön, dat ji wedder hie!“  
Dumpf an rollten die Fluten -  
„Un Hinrich, min Hinrich? Wo is denn dee?“  
Und Jochen wies in die brüllende See:  
„Een Boot is noch buten!“

Am Ufer dräute der Möwenstein,  
drauf stand ein verrufnes Gemäuer,  
dort schleppten sie Werg und Strandholz hinein  
und gossen Öl in das Feuer.  
Das leuchtete weit in die Nacht hinaus  
und sollte rufen: O komm nach Haus!  
Dumpf an rollten die Fluten -  
Hier steht dein Weib in Nacht und Wind  
und jammert laut auf und küsst dein Kind:  
„Een Boot is noch buten!“

Doch die Nacht verrann, und die See ward still,  
und die Sonne schien in den Flammen,  
da schluchzte die Ärmste: „As Gott will!“  
und bewusstlos brach sie zusammen!  
Sie trugen sie heim auf schmalem Brett,  
dort liegt sie nun fiebernd im Krankenbett,  
und draußen plätschern die Fluten;  
dort spielt ihr Kind, ihr „lütting Jehann“,  
und lallt wie träumend dann und wann:  
„Een Boot is noch buten!“ -



Arno Holz, ca. 1913

Der Dichter und Dramatiker Arno Holz wurde am 26. April 1863 als viertes Kind eines Apothekers in Rastenburg/Ostpreußen (heute Ketrzyn/Polen) geboren und starb am 26. Oktober 1929 in Berlin.

Die Familie verzog 1875, mit ihren bis dahin zehn Kindern, nach Berlin. Der Vater nahm eine

Stelle als Apothekenvertreter an. Dort besuchte Arno Holz bis 1881 das Gymnasium, musste dies jedoch aus wirtschaftlichen Gründen abbrechen und arbeitete anschließend als Journalist und freier Schriftsteller. Sein Leben war von ständigen finanziellen Problemen geprägt. Ab 1888 lebte und arbeitete er mit dem fast gleichaltrigen Dichter Johannes Schlaf zusammen. Aus dieser Verbindung entstanden einige neuartige Werke, u.a. „Papa Hamlet“ und „Die Familie Selicke“, die von beiden als „konsequenter Naturalismus“ bezeichnet wurden. Das Schauspiel „Familie Selicke“ wurde 1890 zeitgleich an der Freien Bühne Berlin und am Stadttheater Magdeburg uraufgeführt.

Im Jahre 1893 heiratete Holz seine erste Frau, Emilie Wittenberg. Die beiden hatten drei Söhne. Während dieser Zeit entstanden u.a. die Komödie „Sozialaristokraten“, der Gedichtband „Phantasia“ und das Drama „Die Blechschmiede“. Der sprachlich virtuose Gedichtband „Phantasia“ gilt als sein lyrisches Hauptwerk. 1903 schuf er den Gedichtband „Dafnis“ der im Stil dem Barock nachempfunden war und sich folgerichtig um Feiern, Essen und erotische Begebenheiten drehte. Mit Oskar Jerschke verfasste er, unter dem Pseudonym Dr. Hans Volkmar, fünf Bühnenstücke, u.a. „Traumulus“, welches an zahlreichen Bühnen gespielt wurde.

Die Universität Königsberg verlieh ihm 1923 die Ehrendoktorwürde und ab 1926 lehrte er an der Preussischen Akademie der Künste. Im gleichen Jahr trennte er sich von seiner ersten Ehefrau und heiratete Anita Gewelke.

1929, kurz vor seinem Tod, wurde er für den Literatur-Nobelpreis vorgeschlagen.

Arno Holz wurde auf dem Friedhof Heerstraße begraben. Heute ist sein Grab ein Ehrengrab des Landes Berlin.

Außer in Berlin und Dresden wurden auch in einigen anderen deutschen Städten Plätze und Straßen nach ihm benannt.

Norbert Thomé



Ehrenmedaille seiner Geburtsstadt

**Willkommen an Bord**

Ein neues Jahr liegt vor uns. Im vergangenen Jahr konnten wir 76 neue Mitglieder im Kreis der Tall-Ship Friends aufnehmen. In diesem Jahr sollten es mehr werden. Im letzten Quartal 2018 gab es im Vergleich zu den vorigen Quartalen eine deutliche Zunahme an neuen Freunden. Wir wünschen ihnen allen eine gute Zeit, eine anregende Mitgliedschaft und erlebnisreiche Reisen auf den Schiffen die uns allen am Herzen liegen.

Robert Wheldon Angelika Goldbrunner  
Karin u. Gerd Schäffer Marlene u. Claus  
Rutkiewicz Peter Svejnoha Wolfgang Schmidt  
Peter Rolf Breinl Silvia u. Uwe Brotzmann  
Petra und Harald Langheim/Hahndorf  
Andreas Besthorn Lena Sauthoff  
Peter Nowak Ingrid Henritzi Torsten Völkel  
Claus-Peter Brückner Erika Esser  
Ortfried Kraus Günter Schulze  
Karl Janowetz Tino Beier  
Nicolas Heinz Mike Kühne  
Ronny Goldberg

**Weihnachtsstammtisch in Köln**

Alle Jahre wieder wird beim Stammtisch der Tall-Ship Freunde Köln im Dezember die Spendendose geöffnet, die das Jahr über immer bereit stand um mit Münzen und Scheinen gefüllt zu werden. Dieses mal gab es auch noch einen Büchertisch mit maritimer Literatur und gegen einen kleinen Obolus konnte jeder das Buch seiner Begierde mitnehmen. Knapp zwanzig Stammtischler trafen sich beim letzten Treffen im Jahr in dem zünftigen Lokal „Im Leuchtturm“ und als Überraschungsgast wurde unser Mitglied Herbert Klyszcz aus Hamburg begrüßt. Nach langen Gesprächen mit den Themen die Freunde der Großsegler bewegen und diversen Gläsern Wein, Kölsch, Tee und Tassen voller Kaffee, deftig unterfüttert mit dem obligatorischen „Toast Hawaii“, „Strammer Max“, „Matjes auf Schwarzbrot“ oder einfach nur Mettbrötchen dann der Höhepunkt des Jahresabschlussstammtisches, dem Öffnen der Dose und dem Zählen der Münzen und Scheine. Der Tisch sah aus wie ein „kölsches Stillleben“ und nach dem Zählen und Gegenzählen stand fest: 330 Euro werden auf das Spendenkonto für die SEDOV überwiesen und Kurt muss eine neue „Spardose“ besorgen und stilgerecht mit Fotos bekleben. NT



Foto Jürgen Herrmann

**In Erinnerung: Klaus Schultze**

Es gibt auch im Meer des Lebens  
keinen ewigen Felsen.

Ricarda Huch

Am 29. November 2018 verstarb Klaus Schultze im Alter von 79 Jahren nach langer Krankheit. Klaus war seit 1990 Mitglied bei den Tall-Ship Friends und er hat unsere Interessen engagiert und in vielfältiger Form vertreten. Er war Gründungsmitglied bei dem 1991 gegründeten Emdener Förderverein Freundeskreis Schulschiff Sedov e.V. und zunächst Schriftführer und von 1995 bis 2010 Schatzmeister. In diesem Rahmen hat er eine Vielzahl von Spendenaktionen organisiert, in einer Zeit als die wirtschaftlichen Verhältnisse für das Schiff noch knapp waren. Er war bei den Versammlungen unseres Vereins ein gern gesehener Gast, der durch seine Vorschläge und Ideen mitwirkte. Er überzeugte durch seine ruhige, fröhliche Art und seinen feinen Humor.

Klaus war verheiratet und hatte mit seiner Ehefrau Friedegund eine Tochter und zwei Enkelkinder. Er arbeitete als Wirtschafts-Ingenieur bei den VW-Werken in Emden.

Wir erinnern uns gerne an ihn und beherzigen die Worte auf seiner Todesanzeige:

„Weine nicht wenn es vorüber ist. Lächle weil es schön war.“

**Abschied....**

wir verabschieden uns von den Freunden  
die uns im Jahr 2018 verlassen haben um  
ihre letzte Reise anzutreten:

Michael Hiss, Waldkirch,  
Reiner Ratke, Celle,  
Otmar Schneider, Gelterkinden/Schweiz,  
Hans Werner Gerke, Neustadt,  
Erhard Gühne, Hannover,  
Gerd Helms, Oldenburg,  
Roland Kühn, Esslingen,  
Rolf Heinze, Sebnitz,  
Richard Schneider, Mühldorf am Inn,  
Gabriele Wiegandt, Schweinfurt,  
Werner Schäfer, Essen,  
Klaus Schultze, Emden,  
Richard Daum, Ritterhude,  
Josef Weis, Brühl

In unserer Erinnerung leben sie weiter.



Jahreshauptversammlung 2019 in Flensburg

**Termin:** Samstag, 11. Mai 2019 **Ort:** Flensburg, Schifffahrtsmuseum, Schiffbrücke 39 **Zeit:** 14.30 bis ca. 18.00 Uhr

Gemeinsames **Abendessen** im Schifffahrtsmuseum um 19.00, **Nordisches Buffet** mit diversen Vorspeisen (Suppe, Veggie-Gemüsepfanne, Salat, Schinken, Heringstopf, Garnelensalat u.a.), Hauptgerichte (Seefischfilet gegrillt, Medaillons vom Schweine- und Putenfilet, Nudelpfanne, diverse Beilagen), Desserts (Apfel-Sahneschnitte, Flensburger Rum-Mousse, Beerengrütze) und Brot, Brötchen, Butter. **Preis: 28,50 €** (Preis ohne Getränke) **Anmeldung** zum Abendessen und Überweisung des Betrages an die Geschäftsstelle TSFD e.V. bis zum 30. April 2019. Anmeldecoupons befinden sich auf der beiliegenden Einladung zur JHV.

**Übernachtung:** Im **Seemannsheim**, Schiffbrücke 40, gleich neben dem Schifffahrtsmuseum gibt es noch drei freie Plätze in dem Achttbettzimmer. Der Preis für drei Übernachtungen (10.5. bis 13.5.2019) beträgt 90,- Euro (o.F.). Anmeldung nur über die TSFD-Geschäftsstelle in Hamburg.

Die **Jugendherberge** in Flensburg liegt im Stadtteil Flensburg-Mürwik, Fichtestr. 16, Tel.: 0461/37742 od. e-mail: flensburg@jugendherberge.de. Die Übernachtungspreise liegen zwischen 25,- und 39,- Euro (incl. Frühstück) pro Person und Nacht. Bei Gästen ab 27 Jahren kommt ein Aufschlag von 5,50 Euro hinzu. Anmeldungen für die Jugendherberge unter 0461/37742 (Dabei auf die Gruppenmitgliedschaft von TSFD e.V. im Deutschen Jugendherbergswerk hinweisen) Vom Bahnhof aus ist die Jugendherberge mit der Buslinie 5 bis zur Haltestelle „Stadion“ zu erreichen.



Jugendherberge Flensburg

Bezüglich **Hotels** wird auf die TALL-SHIPnews 107, Seite 4, verwiesen.

**Der Vorstand freut sich auf eine große Zahl von Vereinsmitgliedern auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung.**



Idylle am Nordermarkt

**FRIDTJOF NANSEN**

neu bei Tall-Ship Friends Deutschland



Foto Stefan Vens

Vor 100 Jahren, im März 1919, lief auf der dänischen Kalundborg Shibsvaerft der Gaffelschoner EDITH vom Stapel. Ausgerüstet mit einer Hilfsmaschine wurde das Schiff als Frachtsegler in der Nord- und Ostsee eingesetzt. Einen ersten Eignerwechsel gab es bereits 1922 und damit auch einen neuen Namen. Als FREDERIK FISCHER war der Gaffelschoner weiterhin von Aabenraa als Frachtsegler im Einsatz. 1927 erwarb der deutsche Kapitän M. Leistikow das Schiff, gab ihm den Namen GERTRUD II, und neuer Heimathafen wurde Arnis an der Schlei. Schon 1934 ein erneuter Eignerwechsel an Kapitän H. Morgenroth, der eine neue Hauptmaschine mit einer Leistung von 150 PS einbauen ließ. 1938 kaufte Kapitän Hinnerk Jungclaus die GERTRUD II und nutzt sie bis 1981. Fahrtgebiet bleibt die Ostsee. Während des 2. Weltkriegs lag der Schoner in Greifswald, wurde 1944 zum Transport von Flüchtlingen aus dem Baltikum nach Danzig eingesetzt und nach Kriegsende wieder als Frachtsegler genutzt. Im Jahre 1952 wurde der Rumpf auf 43,33 m verlängert, um die Ladekapazität zu erhöhen.

Kapitän Hanns Temme erwarb die GERTRUD II im Jahre 1981 und ließ sie weiterhin als Frachtsegler fahren. Sein Ziel war jedoch die Nutzung als Schulschiff für Jugendliche. Bevor die Finanzierung des Umbaus gesichert war, lag der Schoner ab 1986 in Arnis auf und wurde als Lagerschiff genutzt. In den Jahren 1991/1992 erfolgte die Umrüstung zum Schulschiff mit Takelung als Dreimast-Großtoppsegelschoner und Einbau eines 260 PS-Diesels auf der Peene-Werft in Wolgast. Der Umbau erfolgt im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Am 25. März 1992 taufte Margret Greve, die Enkelin des norwegischen Polarforscher Fridtjof Nansen, den Jugendsegler auf den Namen FRIDTJOF NANSEN. Der neue Heimathafen ist Stralsund. Im Jahre 1997 erhielt der Schoner eine Galionsfigur, die einen Eskimo-Jäger darstellt. Auf der FRIDTJOF NANSEN wurde die sechsteilige Fernsehserie „Windstärke 8 – Das Auswandererschiff“ gedreht, die im Sommer 2005 auf ARD und ARTE zu sehen war. Seit 1992 wird die FRIDTJOF NANSEN für Jugend- und Projektfahrten eingesetzt, an denen auch Erwachsene teilnehmen



können. Es gibt ein- oder mehrwöchige Törns in der Ostsee und auch mehrmonatige Törns bis in die Karibik oder nach Island. Diese Langtörns laufen unter dem Motto „Schule unterwegs“ und sind von der erlebnispädagogischen Idee des Erfahrungslernens statt des Kopflernens geprägt. Anlässlich von Hafenfesten werden auch Tagestörns angeboten. „Die Crew sind wir alle!“, ist die Devise an Bord. Jeder kann sich mit seinen eigenen Fähigkeiten einbringen, und auch Neues lernen.

Nach dem Tode von Hanns Temme wurde sein Sohn Heiko Temme Eigner des Schiffes, welches seit 1996 von dem gemeinnützigen Verein „Traditionssegler Fridtjof Nansen e.V.“ betrieben wird.

**Daten:**

Die FRIDTJOF NANSEN ist 52 m lang (LüA), trägt 850 m<sup>2</sup> Segel an den drei Masten. Der Großmast hat eine Höhe von 32 m über Deck. Der Schiffsdiesel leistet 260 PS. Die Stammcrew besteht aus 8 Personen. In den Mehrbettkammern ist Platz für 36 Trainees (Mitsegler). Bettuch, Schlafsack und Handtücher sind mitzubringen. Gute Verpflegung. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit ist obligatorisch.



Foto Effi Lemberger

Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit dem Eignerverein und wünschen der FRIDTJOF NANSEN viele Mitsegler, allzeit den richtigen Wind und noch hundert weitere Jahre auf den Meeren der Welt. NT

**Vereinstörn auf der SANTA MARIA MANUELA**



Einen Tag länger werden wir das Vergnügen haben unseren diesjährigen Vereinstörn auf der SANTA MARIA MANUELA zu erleben. Einschiffung ist am 16. Juni ab 19.00 Uhr in Le Havre und Ausschiffung am 25. Juni bis 10.00 Uhr in Bordeaux. Der Preis bleibt bei 760,- Euro. Es sind nur noch fünfzehn Plätze frei und daher ist eine schnelle Anmeldung bei der Geschäftsstelle in Hamburg sinnvoll. Der 62,80 m lange Viermast-Gaffelschoner wurde 1937 als Fangschiff für den Kabelaufgang in Portugal gebaut und war bis 1993 in Betrieb. Eine Interessengemeinschaft



verhinderte die Abwrackung und es erfolgte der Umbau als Traditionssegler für Trainees. Die Unterbringung der 44 Mitsegler erfolgt in Zwei-, Vier- und Sechsbettkammern, jeweils mit Dusche und WC. Das Essen ist sehr gut und wird in einer komfortablen Messe eingenommen. Mitarbeit ist möglich um die 35 Personen der Stammbesatzung zu unterstützen.

Die beiden Start- und Zielhafenstädte gehören zum UNESCO-Weltkulturerbe und auf der britischen Kanalinsel Guernsey gibt es noch einen Zwischenstopp. Weitere Information zum Vereinstörn gibt es in der TALL-SHIPnews 107 auf Seite 105 und auf der Internetseite www.tallshipfriends.de unter der Rubrik „Aktuelles“. NT



SED OV, Foto S.A.L.T.

Über die geplanten Umbaumaßnahmen hatten wir ausführlich in der TALL-SHIPnews 107 (s. Seite 6) berichtet. Hier geht es nun zügig voran und die Umbauten die bis zum Beginn des ersten Ausbildungstörns (15. April 2019) noch nicht abgeschlossen werden konnten, erfolgen – soweit dies möglich ist – während der Ausbildungsreisen, bzw. während der Winterpause 2019/2020. Unsere Anregung den alten Steuerstand auch nach Umstellung auf Hydraulik und Verlagerung in das Deckshaus nicht nur optisch sondern auch funktional zu erhalten hat man aufgegriffen. Derzeit wird diese Alternative geprüft. Der Rumpf der Viermastbark soll wieder weiß gestrichen werden, wie es über viele Jahre der Fall war. Historisch gesehen trugen die früheren Frachtsegler jedoch immer dunkle Farben (im speziellen Fall der SED OV als MAGDALENE VINNEN grau und als KOMMODORE JOHNSEN schwarz) und weiß als Farbe war Segelschulsschiffen und Passagierschiffen zugeordnet.

Der Rektor der Universität in Kaliningrad hat sich ausdrücklich für unsere Spendenaktion zum Wiederaufbau des Bordmuseums bedankt und diesen Dank geben wir gerne an jeden einzelnen Spender weiter und bitten weiterhin um Unterstützung. Es besteht noch ein erheblicher Spendenbedarf um die Gesamtkosten von rund 50.000 € abzudecken. Seit Beginn der Spendenaktion im August 2017 bis zum 31.12.2018 gingen 13.967 € auf dem Spendenkonto ein.

**In der Zeit vom 1. Oktober 2018 bis zum 31. Dezember 2018 gingen nachfolgende Spenden ein:**

- Norbert Thomé 150 € \* Eckart Jarisch 10 € \*
- Ingrid Zirnstein 50 € \* Bernd Pullig 100 € \*
- Gerhard Fischer 150 € \* Dietrich Lüdekind 100 € \*
- Udo Renger 20 € \* Thomas Eckel 50 € \*
- Werner Weisgerber 20 € \* Ines Jeworski 10 € \*
- Michael und Olga Freier 50 € \*
- Bernd Michael Breede 400 € \*
- Manfred Hübner 20 € \* Rosalinde Bornheim 100 € \*
- Tsfd Stammtisch Köln 330 € \*
- Peter Iwand 50 € \* Peter Fingas 20 € \*
- Hans-Herrmann Paesler 50 € \* Jürgen Möller 100 € \*

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



105 Jahre STATSRAAD LEHMKUHL

Im Jahre 1913 gab der Deutsche Schulschiff-Verein, Oldenburg, bei der Tecklenborg-Werft in Geestemünde eine Bark in Auftrag, die am 14. Januar 1914 vom Stapel lief und auf den Namen GROSSHERZOG FRIEDRICH AUGUST getauft wurde. Nach dem I. Weltkrieg ging das Schiff zunächst als Reparationsleistung an Großbritannien, wurde jedoch schon 1921 nach Norwegen verkauft und erhielt den Namen STATSRAAD LEHMKUHL. Vom Verband Bergens Skoleskip wurde sie weiterhin als Schulschiff genutzt. Von 1973 bis 1978 lag sie in Bergen auf und die Zukunft war ungewiss. Engagierte Bergener gründeten die Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl, die bis heute Betreiberin der Bark ist. Überwiegend wird die STATSRAAD zum Traineesegeln eingesetzt. Zeitweise wird sie auch von der Königlichen Norwegischen Marine zu Ausbildungszwecken gechartert. Im Jahre 2000 hat auch die Bundesmarine das Schiff zur Ausbildung des Offiziersnachwuchses genutzt, da die GORCH FOCK II über längere Zeit in der Werft war. Die Bark ist bei fast allen Tall-Ships Regatten dabei und belegt regelmäßig die vorderen Wertungsplätze. Seit fast dreißig Jahren vermittelt Tall-Ship Friends Deutschland Törns auf diesen gut gepflegten Traditionssegler. In diesem Sinne wünschen wir der STATSRAAD LEHMKUHL, der Crew und dem Betreiber weiterhin eine glückliche Zukunft, immer mindestens eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und allzeit guten Wind. (Eine ausführliche Vorstellung des Schiffes findet sich in der TSnews 88 auf Seite 7) NT

Foto Bruno Girin

**Kapitän Hans Peter Jürgens gestorben  
Abschied von einer Legende**

Kapitän Hans Peter Jürgens führte ein Leben wie ein Abenteuerroman. Am 11. Oktober 2018 trat er seine letzte Reise an. Er stammte aus einer Familie von Seefahrern und Walfängern und wurde am 3. März 1924 in Cuxhaven geboren. Schon mit 15 Jahren heuerte er als Schiffsjunge auf der Viermastbark PRIWALL an und umrundete auf der



H.P. Jürgens, Foto Ankerherz Verlag

Reise nach Valparaiso, im Orkan, Kap Hoorn. Schiff und Mannschaft wurden vom Beginn des Zweiten Weltkriegs überrascht und interniert. Er arbeitete auf einer Hacienda im Süden Chiles und als

Straßenbauer. Im Jahre 1941 will er mit dem Blockadebrecher ERLANGEN zurück nach Deutschland. Das Frachtschiff wird jedoch schon im Südatlantik vom englischen Kreuzer HMS NEWCASTLE gestellt. Der Kapitän der ERLANGEN ordnet die Selbstversenkung des Schiffes an und die gesamte Mannschaft wird in englische Kriegsgefangenschaft genommen. Der junge Jürgens durchlebt Gefangenenlager in Westafrika, Schottland und Kanada und kehrt erst 1946 nach Deutschland zurück. Aus einer Reise die sieben Monate dauern sollte wurden sieben Jahre. Sein Berufsziel Kapitän zu werden verfolgt er weiter. Zunächst fährt er auf Fischkuttern, besucht von 1949 bis 1951 die Seefahrtsschule in Elsfleth und erhält 1953 sein Patent. Er fährt als Kapitän auf Schiffen der Hansa Reederei und wird 1959 Lotse auf dem Nord-Ostseekanal und in der Kieler Förde. Er gründet in Kiel eine Familie und geht mit 63 Jahren in den Ruhestand. Er wird Präsident der deutschen Sektion der „Kap Hoorniers“ und bleibt in diesem Amt bis zur Auflösung der Bruderschaft im Jahre 2004. Der Ruhestand ist voller Aktivitäten und Jürgens entwickelt seine Leidenschaft zur Marinemalerei zur wahren Könnerschaft. „Er war ein guter



Viermastbark PAMIR Ölbild von H.P. Jürgens

Mensch. Man konnte immer zu ihm kommen, er wusste immer Rat und war immer offen“ so charakterisiert ihn Kapitän Klaus Helms, der auf der PASSAT anmusterterte als Jürgens in Elsfleth sein Patent machte. Der NDR bezeichnete Jürgens als „Helmut Schmidt der Segelschiffahrt“; ein treffender Vergleich. NT (Das Buch „Sturmkap“ aus dem Ankerherz-Verlag erzählt die Lebensgeschichte von Kapitän H.F. Jürgens)

**Neuer Kapitän auf der SED OV**

Fast 15 Jahre Jahre führt Kapitän Viktor Nikolin mit Kompetenz und der notwendigen Gelassenheit die Viermastbark SED OV. Nun will er es etwas ruhiger angehen und ist in die zweite Reihe getreten. Erster Kapitän ist seit Herbst 2018 Evgeniy Nikolayewitsch Romashkin, geboren am 25. Mai 1980 in Petropawlowsk, am östlichsten Rand Russlands, auf der Halbinsel Kamschatka. Jung und dynamisch kommt er daher und trägt nun seinen



Kapitän E. Romashkin, Mitte vorn, auf der Brücke

vierten goldenen Streifen an der Uniform. Seit seiner Jugend war für ihn klar, dass die See sein Berufsfeld werden sollte. Schon mit 17 Jahren war er Absolvent der Baltischen Staatsakademie in Kaliningrad im Fachbereich Navigation. Es folgten 1999/2000 Praktika auf der KRUZENSHTERN, wo er anschließend in der Zeit von 2000 bis 2004 als Matrose fuhr. Danach durchlief er bis 2013 alle Offizierslaufbahnen auf dem Segelschulsschiff und erhielt im April 2013 das Kapitänspatent. Während dieser Zeit nahm er an der Weltumsegelung (2005-2006) und an der Internationalen Transatlantik Expedition (2009-2010) teil. In den Jahren 2017 und 2018 fuhr er als I. Offizier und Kapitänanwärter auf der SED OV. Insgesamt hat er 41 Ausbildungsreisen absolviert; 37 auf der KRUZENSHTERN und 4 auf der SED OV. Er erhielt in seiner bisherigen Laufbahn diverse Medaillen und Ehrungen. Seine erste Reise als Kapitän der SED OV widmete Evgeniy Romashkin seinem langjährigen Ausbildungskapitän Gennadiy Kolomenskiy, der die KRUZENSHTERN von 1983 bis 1995 führte und am 27. Juni 2014, im Alter von 73 Jahren, verstarb. (Kapitän Kolomenskiy war seit 1998 Ehrenmitglied bei Tall-Ship Friends Deutschland e.V.). Wir wünschen Kapitän Evgeniy Nikolayewitsch Romashkin eine glückliche Hand bei der Führung des Schiffes und allzeit guten Wind. NT



Unser blauer Planet Live in Concert

Vielen wird die Fernseh-Serie „Unser blauer Planet“ noch in bester Erinnerung sein, war es doch eine der herausragenden Dokumentationen der letzten Jahre. Nun geht die mit dem British Academy Film Award ausgezeichnete BBC-Erfolgsserie mit einem großen Orchester auf Tournee und gastiert in der Zeit vom 12. Februar bis zum 09. März 2019

in den größten Hallen in zehn Städten. Auf einer riesigen LED-Wand werden die spektakulärsten Szenen aus den sieben Folgen zu erleben sein und die Zuschauer werden mitgenommen auf eine Reise von den eisigen Polarmeeren zu pulsierenden Korallenriffen, von der leuchtenden Tiefsee bis zu riesigen Tangwäldern. Der Journalist und TV-Moderator Dirk Steffens führt durch das Programm und die Oskar-prämierte Musik der Komponisten Hans Zimmer, Jacob Shea und David Fleming wird live von einem großen Sinfonie-Orchester unter der Leitung von Matthew Freeman präsentiert. Hier die Termine: Oberhausen 12.02.19, Köln 13.02.19, Hannover 14.02.19, Hamburg 24.02.19, Nürnberg 27.02.19, München 28.02.19, Zürich 01.03.19, Mannheim 02.03.19, Berlin 05.03.19 und Stuttgart 09.03.19. Weitere Informationen: [www.unser-blauer-planet-live.de](http://www.unser-blauer-planet-live.de)

Anmerkung: Im Fernsehen wird die Serie „Der blaue Planet II“ vom 29.01.19 bis 12.02.19 auf WDR zu sehen sein. NT



Polarlicht und Wale

Unvergessliche Wintererlebnisse unter dem Motto „ran an die Natur“ bietet die ANTIGUA im Herbst und Winter 2019/2020. Nordnorwegen und die Lofoten gilt es zu entdecken, und Nordpolarmeer, Nordlicht und Wale zu erleben.

Die erste Reise (3. bis 9.11.2019) führt von Bodö nach Svalvaer/Lofoten. Besucht werden kleine Fischer- und Walfangdörfer und der legendäre Trollfjord. Wale und das Polarlicht zu sehen, ist recht wahrscheinlich und bleibt ein prägendes Erlebnis. Die zweite Reise (10. bis 16.11.2019) geht von Svalvaer zurück zum Festland nach Tromsö, dem „Paris des Nordens“. Zunächst wird das Walfangdorf Skrova angelaufen, malerisch gelegen in einer kleinen Bucht und überragt vom 258 m hohen Högskrova. Den zu besteigen



Nordlicht über Skrova

wird mit einem herrlichen Blick über die Lofoten bis zum norwegischen Festland hin belohnt. Weiter geht es in den Trollfjord und in weitere Fjorde und Dörfer und schließlich nach Tromsö. Es ist die Zeit des magischen Polarlichtes in grün, blau und lila Farbtönen. Auch viele Walschulen ziehen in dieser Zeit auf der Nahrungssuche mit dem warmen Golfstrom nach Norden. Beide Reisen werden von einem Expeditionsleiter begleitet.

Es folgen dann fünf weitere Reisen, die alle von Tromsö, der modernen arktischen Stadt, aus starten und der Walbeobachtung und dem Erlebnis des Nordlichtes dienen.



Foto studiosus

Wenn die Wetterverhältnisse es zulassen, werden Fjorde und Rentierdörfer besucht und man kann eine imposante und weitgehend unberührte Natur erleben. Die letzte dieser fünf Reisen, vom 28.12.2019 bis zum 1.1.2020, ist ein Silvester-Special mit einem feinen Silvester-Dinner und einem Feuerwerk über Tromsö, von See aus zu erleben.

Wer genug Zeit hat, der sollte einige zusätzliche Tage in Tromsö verbringen, die majestätische Natur genießen und Eismeer Kathedrale, Museum, Aquarium oder den nördlichsten botanischen Garten der Welt besuchen. Genaue Daten und Preise unter [www.tallshipfriends.de](http://www.tallshipfriends.de) „Segeln mit uns/Törnpläne“. Alle Start- und Zielhäfen sind per Flugzeug zu erreichen. Die Attraktivität der Reisen empfiehlt eine baldige Anmeldung und wer bis zum 1. März 2019 bucht erhält einen zusätzlichen Nachlass von 10%. NT

### Mit der KRUZENSHTERN vom Nordwinter in den Südsommer

Wer der trüben, nassen und kalten Jahreszeit entfliehen will, der findet im Törnplan der KRUZENSHTERN für 2019/2020 vielfache Möglichkeiten, denn es geht erneut Richtung Kap Hoorn. Die auf fast sechs Monate angelegte Reise beginnt am 5. Dezember 2019 in Kaliningrad und endet am 12. Mai 2020 in Sotschi am Schwarzen Meer. Dazwischen liegen Etappen und Häfen, die das Herz eines jeden Langstreckenseglers höher schlagen lassen. Erstes Ziel ist Teneriffa/Kanaren (25.12.19). Von dort aus folgt dann die lange Etappe über den Äquator in die zweitgrößte Stadt Brasiliens, nach Rio de Janeiro, mit rund 6,5 Millionen Einwohnern (22.01.20). Temperatur 25-30 Grad. Die

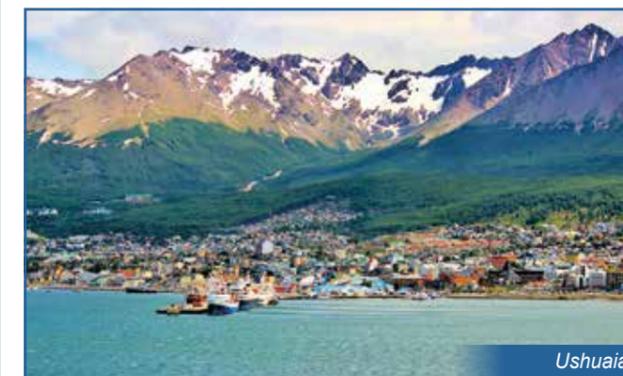


Rio de Janeiro, Foto Barichvich

Strände von Ipanema und Copacabana, die Christus-Statue, der Zuckerhut – auf den eine Seilbahn führt - Karneval und Sambaschulen sind Stichworte, die jedem einfallen, denkt er an diese Stadt an der Mündung des „Januar Flusses“, des Rio de Janeiro. Bei all dem dürfen die weitläufigen Armenviertel, die Favelas, nicht vergessen werden.

Weiter geht es nach Montevideo, der Hauptstadt Uruguays (01.02.20). Malerisch gelegen an der Nordseite des Mündungstrichters vom Rio de la Plata. Sie zählt rund 1,3 Millionen Bewohner und gilt als die Stadt mit der höchsten Lebensqualität in Südamerika. Temperatur um 25 Grad.

Die nächste Etappe bringt die KRUZENSHTERN in die Nähe von Kap Hoorn, welches sie in den zurückliegenden Jahren zweimal umrundete. Dieses Mal geht es durch den Beagle Kanal bis nach Ushuaia (56.000 Einw.), der südlichsten Stadt Argentiniens, am „Ende der Welt“ (12.02.20). Dieses „Ende der Welt“ ist jedoch recht lebendig, da sich hier die vielen Kreuzfahrtschiffe Richtung Antarktis treffen. Die Temperatur liegt zwischen 10 und 15 Grad.



Ushuaia

Ostwärts führt der Kurs dann nach Südgeorgien, einer britischen Inselgruppe nördlich des 55. Breitengrades (20.02.20). Sie ist nur im Sommer von etwa 30 Beamten bewohnt, die den Hafen verwalten und die Zollabfertigung für die Touristenschiffe abwickeln. Temperatur 2-5 Grad. Eine An- oder Abreise ist nicht zu empfehlen, da Flüge bis zu 36 Stunden dauern und entsprechend teuer sind. Daher ist es sinnvoll, die Törns Ushuaia – Südgeorgien – Buenos Aires zu verbinden.

Buenos Aires, die Hauptstadt und größte argentinische Stadt mit 13 Millionen Einwohnern, liegt an der Südseite der Mündungsbucht des Rio de la Plata. Am 01.03.20 wird die KRUZENSHTERN dort einlaufen. In der kosmopolitischen Stadt gibt es viele Sehenswürdigkeiten, so z.B. der Präsidentenpalast und das Opernhaus Teatro Colón. Temperatur 20-25 Grad.

Nächstes Etappenziel ist Las Palmas die Hauptstadt von Gran Canaria (01.04.20). Mit 377.000 Einwohnern ist sie die größte Stadt der Kanarischen Inseln. Temperatur um die 20 Grad.

Weiter geht es nach Nouadhibou (früher Port-Étienne), einer Stadt mit etwa 118.000 Einwohnern im Norden Mauretaniens an der afrikanischen Westküste (08.04.20). Sie liegt an der Spitze einer 40 km langen Landzunge. Die Stadt ist das wirtschaftliche Zentrum und der Hafen der größte des Landes. Temperatur etwa 25 Grad. Casablanca, die größte und wirtschaftlich stärkste Stadt



Nouadhibou, Hafen der Fischer

Marokkos liegt direkt am Atlantik und zählt 3,7 Millionen Einwohner. Am 16.04.20 wird die KRUZENSHTERN dort eintreffen. Casablanca (das weiße Haus) bietet viele Sehenswürdigkeiten, von denen die Hassan-II-Moschee besonders erwähnenswert ist. Temperatur im April etwa 20 Grad.

Haifa, die große Hafenstadt im Norden Israels, mit 278.000 Einwohnern, wird am 01.05.20 erreicht. Terrassenförmig schmiegt sich die Stadt an den Hängen des Berges Karmel. Wahrzeichen der Stadt sind die Hängenden Gärten. Temperatur 20-25 Grad.

Am 12.05.20 macht die Viermastbark dann in Sotschi fest, die Stadt am Schwarzen Meer, die 2014 Austragungsort der Olympischen Winterspiele war. 344.000 Menschen leben in der Kur- und Badestadt am Fuße des Kaukasus, die sich über eine Länge von 100 km erstreckt. Temperatur 17-22 Grad. NT



### Einmal um die ganze Welt... mit der SEDOV

Nach der Weltumsegelung der Viermastbark in den Jahren 2012/2013 gibt es nun eine Neuauflage, die im Winter 2019 in Petersburg beginnt und ein Jahr später im Heimathafen Kaliningrad endet. Wenn jemand die Zeit für diese grandiose Weltreise aufbringen kann, so sei hier auch gleich der Preis genannt: exakt 29.979,- Euro. Da wird die Zahl der Teilnehmer schon heftig ausgebremst. Für einzelne Etappen werden sich jedoch mit Sicherheit viele Tall-Ship Freunde begeistern. Schon der Auftakt vom winterlichen St. Petersburg (11.12.19), rund Skagen, nach Las Palmas de Gran Canaria (5.1.20) mit seinen frühlingshaften Temperaturen bis zu 20 Grad ist ein Wechsel der Gefühle. Weiter geht es



Kapstadt

in den Sommer der südlichen Halbkugel, mit Äquatortaufe, nach Montevideo in Uruguay (10.2.20) und von dort zu der britischen Inselgruppe im Atlantik, den Inseln Südgeorgien. Nächstes Ziel ist dann Kapstadt mit dem Kap der guten Hoffnung (16.3.20) und nach weiteren 17 Tagen durch den Indischen Ozean wird Port Louis auf Mauritius erreicht. Dann wird es exotisch mit der indischen Stadt Mumbai (Bombay) wo die SEDOV am 26.4.20 festmachen wird. Der nächste Hafen ist der Stadtstaat Singapur, der am 18.5.20 in Richtung China verlassen wird. Durch das Südchinesische Meer geht es nach Qingdao (6.6.20), und weiter in die



Qingdao

Südkoreanische Hafenstadt Pusan. Ziel der nächsten Etappe ist die legendäre russische Stadt Wladiwostok, wo die Viermastbark vom 20.6. bis 29.6.20 verweilen wird um dann am 5.7.20 in Nagasaki einzutreffen. Von Japan geht es über den halben Pazifik nach Pearl Harbor auf Hawaii (8.8.20) und von dort aus die zweite Pazifikhälfte nach San Francisco an der US-Westküste. Am 27.8.20 dann Kurs Süden nach Acapulco de Juarez in Mexico (11.9.20) und Panama City. Am 27.9.20 heißt es Leinen los und durch den Panama-Kanal wird Havanna auf Cuba angesteuert (7.10.20). Nächstes Ziel ist New York/USA (20.10.20) und Saint Johns in Kanada



Havana

(31.10.20). Am 2.11.20 geht es dann über den Nordatlantik in die isländische Hauptstadt Reykjavik (14.11.20), weiter nach Le Havre/Frankreich (27.11.20) und dann durch den Kanal in die Nordsee, rund Skagen und Ostsee nach Gdansk, der polnischen Hafenstadt in der Danziger Bucht (8.12.20). Am 12.12.20 wird die SEDOV dann in ihrem Heimathafen Kaliningrad erwartet. Ein großer Empfang kann erwartet werden. NT



THOR HEYERDAHL, Foto KUS

### „Klassenzimmer unter Segeln“ in der Karibik

Seit dem 14. Oktober 2018 ist die THOR HEYERDAHL wieder als „Klassenzimmer unter Segeln“ unterwegs. An Bord sind 34 Schülerinnen und Schüler der zehnten Klasse aus verschiedenen deutschen Städten, aber auch einige aus Belgien und England. Lehrpersonal und Stammcrew vermitteln nicht nur Schulwissen sondern auch die Aufgaben des Schiffsbetriebes wie Segelsetzen und -bergen, Navigation, aber auch Arbeit in der Kombüse und Reinschiff. Sechs Monate werden sie unterwegs sein und die Reise führt von Kiel aus auf die Kanaren, nach Grenada, Panama, Kuba, den Bermudas und den Azoren und dann wieder heimwärts nach Kiel (20. April 2019). Geografie und Sozialkunde vor Ort zu erlernen ist jedenfalls prägender als in der Penne und das Einüben von sozialem Verhalten, Rücksichtnahme und Verantwortung gibt es quasi als Zugabe. Begleitet wird das Projekt von Prof. Dr. Thomas Eberle und Dr. Ruth Merk von der Friedrich-Alexander-Universität in Erlangen-Nürnberg. (siehe auch Beitrag in der TSnews 102, Seiten 18-20) NT



### Stadt Stralsund kauft GORCH FOCK (I)

Foto Stefan Sauer dpa

Am 8. November 2018 hat die Bürgerschaft der Stadt Stralsund beschlossen das ehemalige Segelschulschiff GORCH FOCK (I) zu kaufen. Mit dieser Entscheidung kann die Stadtverwaltung nun die Kaufverhandlungen mit dem Eignerverein fortführen und abschließen. Der Kaufpreis soll 950.000 € betragen. Die Stadt als Eigner der Bark kann dann auch mit Fördermitteln des Landes Mecklenburg-Vorpommern rechnen. Es wird mit einer Förderung in Höhe von rund sieben Millionen für die Reparatur und Sanierung gerechnet.

Zukünftig soll die GORCH FOCK (I) weiterhin vom derzeitigen Eignerverein, der dann aber nicht mehr Eigner ist, als Museumsschiff betrieben werden.

Die Entscheidung der Bürgerschaft kann nur begrüßt werden, wird dadurch doch der Fortbestand dieses legendären Schiffsdenkmals gesichert und die Bark als Blickfang für die Altstadt erhalten.

Eine weitere „Baustelle“ kommt jedoch auf die Stadt zu, denn die Kaikanten des Anlegers müssen ebenfalls dringend saniert werden. NT

### GORCH FOCK (II) erst 2020 wieder einsatzbereit

Die „unendliche Geschichte“ begann im Dezember 2015 und sollte im August 2016 beendet sein. Damals ging man von rund 15 Millionen aus und inzwischen rechnet man mit 135 Millionen. Im November 2018 erklärte ein Marinesprecher, dass „frühestens im April 2020“ die Bark wieder an die Deutsche Marine übergeben werden könne. Die Elsfl ether Werft wird es freuen so eine lukrative „Arbeitsbeschaffungsmaßnahme“ zu haben. Die Deutsche Marine muss nun erneut planen wie die seemännische Ausbildung der Offiziersanwärter erfolgen kann. In den letzten Jahren wurde auf der baugleichen rumänischen Bark MIRCEA ausgebildet. Wie verlautet beliefen sich die Charterkosten auf jährlich rund 600.000 Euro. Legt man die aktuellen Reparaturkosten zugrunde, so könnte man theoretisch den seemännischen Nachwuchs über 200 Jahre lang auf einem gecharterten Segelschiff ausbilden.



GF im Dock, Foto Scheer

Die Turbulenzen um die Sanierung reißen nicht ab. Im Dezember wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts der Bestechlichkeit ermittelt. Ein Mitarbeiter des Marinearsenals in Wilhelmshaven, der für die Überprüfung der Reparaturpreise zuständig war habe von der Elsfl ether Werft und einer weiteren Firma günstige Kredite erhalten.

Schon 2015 wurden Stimmen laut die GORCH FOCK (II) der Stadt Kiel als Museumsschiff zu überlassen und einen Neubau in Auftrag zu geben. Ein Neubau hätte etwa 25 Millionen gekostet.

Nun wird die Deutsche Marine nach Abschluss der Sanierungsarbeiten zwar über ein fast „neues“ Schiff verfügen, das jedoch zu einem Preis von 135 Millionen. NT

### Internationale Mannschaft auf der KRUZENSHTERN

Ulrike Höck (Text und Fotos)  
Polnisch-russische Zusammenarbeit

Ein Klingeln schallt durchs ganze Schiff: „Segelalarm“ - aus den Kabinen und Gängen stürmen die Kadetten an Deck und nehmen ihre Position ein. Es ist immer wieder ein faszinierendes Schauspiel wenn mit vereinten Kräften die Segel eines der großen alten Windjammer gesetzt werden, und das stolze Schiff allein mit der Kraft des Windes bewegt wird. Doch diesmal ist etwas anders. Zwischen dem typischen Blau der Arbeitskleidung mischen sich bunte Töne, manch rosa Nickituch oder helle Leggings wollen nicht in das gewohnte Bild passen. Wir befinden uns auf dem Segelschulschiff KRUZENSHTERN (ex-PADUA) dem letzten noch fahrenden Vertreter der legendären Flying P-Liner. Für PhD Ing. Piotr Treichel war es sofort klar, dass er seine Studierenden begleiten würde. Er hat

einst die Seefahrt zugunsten seiner Familie aufgegeben, doch die Erfahrung, auf dieser Viermastbark von 1926 mit zu segeln, wollte auch er nicht missen, und so betreut er die Studierenden der Akademia Morska Szczecin während ihrer praktischen Ausbildung auf der Viermastbark. Die Kooperation der Stettiner Meeresakademie mit der Kaliningrader Technischen Hochschule ist durch private Kontakte auf Führungsebene entstanden. Dabei trägt die Weltoffenheit des Kapitäns Michail Eremchenko wesentlich zum Erfolg der Zusammenarbeit an Bord bei. „Solch internationale Erfahrungen sind für die jungen Menschen sehr wichtig, und bereiten sie auf den späteren Beruf in internationalen Crews vor“, so Treichel. 35 Studierende der Stettiner Hochschule, darunter drei Nautiker können so gemeinsam mit über 100 Studierenden der Kalinigrader Hochschule klassische Seemannschaft auf der KRUZENSHTERN lernen. Damit die Kommunikation besser funktioniert wurden einige ukrainische Studierende mitgenommen, die mit ihren Russischkenntnissen aushelfen können. Während die russischen Kadetten ein halbes Jahr an Bord bleiben, dauert der Einsatz der Polen hier an Bord nur einen Monat - die Anschaffung einer Arbeitsuniform rentierte sich für sie nicht und so sorgen sie für das bunte Erscheinungsbild der Mannschaft. Nach den gemeinsamen Wochen an Bord arbeiten Studierende aus Russland, Ukraine und Polen Hand in Hand. Auf dem Schiff gelingt die Zusammenarbeit sehr gut, hier spiele die Politik keine Rolle mehr, so Treichel. Auf hoher See ist jeder auf den anderen angewiesen, nur gemeinsam gelingt eine sichere Überfahrt und man gelangt sicher ans Ziel. Die Sprachbarrieren bleiben jedoch. Damian, für den es der erste Einsatz auf hoher See ist, stellt verwundert fest, dass nicht alle russischen Kadetten Fremdsprachen beherrschen: Wir werden doch später alle mit Seeleuten anderer Nationen zusammenarbeiten, merkt er in fließendem Englisch an.



Damian von der Stettiner Meeres Akademie

Julia hat bereits auf der DAR MLODZIEZY Erfahrungen gesammelt, für sie ist es schon der zweite Einsatz auf einem Windjammer: Die Sprache sei eine Herausforderung, „die Befehle über Lautsprecher erfolgen nur auf Russisch und so landen wir häufig am falschen Ende des Schiffes, da wir die Durchsagen nicht verstehen“. Sobald es aber an die Arbeit geht funktioniert es gut und jeder Handgriff sitzt. „I ras“ („und eins“) – der Bootsmann gibt laut den Rhythmus vor und alle zugleich ziehen an einem Strang: Russen, Polen und Ukrainer.

Mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „Polen und wir“.



Wrack vor Bulgarien, Foto Black Sea Maritime Archaeology Project

### Ältestes intaktes Schiffswrack der Welt entdeckt

Archäologen aus Bulgarien und Großbritannien entdeckten im Schwarzen Meer, vor der Küste Bulgariens, ein historisches Schiffswrack. Die Forscher des Black Sea Maritime Archaeology Project orteten das außergewöhnlich gut erhaltene, rund 23 m lange, Wrack in einer Tiefe von etwa 2.000 m. In dieser Tiefe gibt es kaum Sauerstoff und daher bleibt organisches Material tausende Jahre erhalten. Das Wrack liege auf der Seite und Mast, Ruder und Ruderbänke seien noch erhalten. Dort in der Tiefe soll das Wrack auch verbleiben. Die Untersuchung einer Materialprobe ergab ein Alter von mehr als 2400 Jahren. Damit wurde bestätigt, „dass es das älteste der Menschheit bekannte intakte Schiffswrack ist“ so in der Erklärung des Forscherteams. Es handelt sich um ein altgriechisches Handelsschiff. Solche Schiffe habe man bisher nur von Abbildungen auf antiker, griechischer Tonware gekannt, so Prof. J. Adams von der Universität Southampton und weiter: „Dies wird unser Verständnis vom Schiffsbau und der Seefahrt in der Antiken Welt ändern.“

Drei Jahre lang lief das Projekt und die Archäologen kartierten etwa 2000 Quadratkilometer Grundfläche des Schwarzen Meeres vor der Küste Bulgariens. Eingesetzt wurde Sonar und ferngesteuerte Tiefseekameras. Entdeckt wurden etwa 60 Schiffswracks, u.a. römische Schiffe und eine Kosakenflotte aus dem 17. Jahrhundert, aber auch eine Siedlung aus der frühen Bronzezeit. Der spektakulärste Fund war jedoch das griechische Handelsschiff. NT



### PEKING wird teurer

Von rund 26 Millionen Euro Restaurierungskosten für die Viermastbark PEKING war der Eigner, die Stiftung Hamburg Maritim, ursprünglich ausgegangen. Nun wird seit über einem Jahr auf der Peters-Werft in Wewelsfleth intensiv gearbeitet und neue Kalkulationen gehen von einem Finanzbedarf in Höhe von 35 Millionen aus. Die Mehrkosten ergeben sich vor allem dadurch, dass bleihaltige Anstriche an Bord und an der Außenwand entfernt werden mussten und die Verlegung eines neuen Holzdecks teurer wird als

angenommen. Aber auch die Erneuerung von Masten, Rahen und dem stehenden Gut zeigen eine Kostensteigerung. Erfreulich war der Zustand des Unterwasserschiffs mit einer Stärke der Planken von 11-14 Millimetern. Am 7. September 2018 konnte der Rumpf, mit frischem Anstrich, wieder ins Wasser und liegt nun zum weiteren Ausbau am Ausrüstungskai der Werft. Bisher wurde der Zeitplan eingehalten und man geht derzeit davon aus, dass die PEKING im Jahre 2020 ihren Liegeplatz als Museumsschiff am neuen Hamburger Hafenmuseum einnehmen wird. Ein



Zukünftiger Liegeplatz, Foto Peter Sylent

idealer Platz mit einer Blickachse zur Elb-Philharmonie. NT

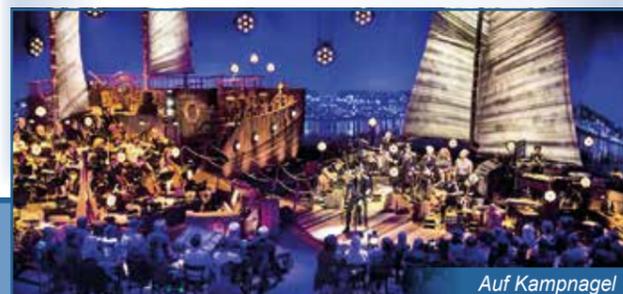


### Udo Lindenberg geht seewärts

Udo auf MARE FRISIUM, Foto Tine-Acke

Im Oktober präsentierte Udo Lindenberg sein neues Album auf dem Dreimast-Toppsegelschoner MARE FRISIUM, der seinen Liegeplatz in Hamburg hat. Überaus launisch kommentierte er das Zustandekommen des neuen Albums „MTV Unplugged – Live vom Atlantik“. Er berichtete wie viel Mühe sich seine Crew gegeben habe um „27 Perlen aus dem 'Lindischen Ozean' zu fischen, irgendwo da draußen, 'zwischen Ionien und Lapidarien, gleich hinter den Bagatellen' und nun seien Schätze wie 'Alles im Lot auf dem Riverboot', 'Good Bye Jonny' und 'Ich träume oft davon ein Segelboot zu klau'n und einfach abzuhaun' von 1976 in neuem Glanz zu hören“. Auf zwei CD's gibt es über zwei Stunden Musik pur, ohne elektronische Verstärker, mit Udo und illustren Gästen.

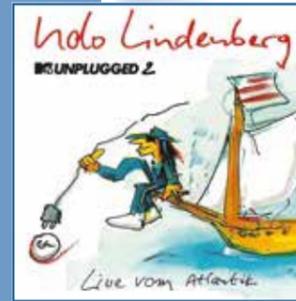
Aufgenommen wurde das Album, an drei aufeinanderfolgenden Abenden, im Juli 2018 in der Kulturfabrik Auf Kampnagel in Hamburg, vor begeisterten Zuhörern. Alte Songs wurden neu arrangiert und neue Lieder knüpfen an



Auf Kampnagel



den „alten Udo“ an. So die Botschaft Hamburger Kids „Wir ziehen in den Frieden“. Mit Andreas Bourani intoniert Udo den „Radio Song“ (1976), mit dem Reggae-Sänger Gentleman den Titel „Kleiner Junge“ (1983), mit dem Rapper Marteria eine Fassung des Rock-Songs „Bananenrepublik“ (1985) und mit der Tatort-Kommissarin Maria Furtwängler „KGB 2018“. Viele weitere Gäste wirken bei den 27 Songs mit. Die Töne kommen vom Panik-Orchester, Musikern des NDR Elbphilharmonie Orchesters und anderen Klangkörpern. Die Besucher der drei Abende auf Kampnagel waren hell auf begeistert und keinesfalls sediert bei den vielen Stunden „Udopium fürs Volk“, der großen Werkschau des Sängers, Texters und Komponisten Udo. Seit Dezember 2018 ist das Album mit 27 Titeln auf zwei CD's im Handel und kostet 18,- €. Man muss kein Udo-Fan sein um von diesem Album begeistert zu sein, denn es bietet eine überzeugende Musik und ausgezeichnete Texte. Ein Querschnitt durch fast fünf Jahrzehnte Schaffenswerk eines ungewöhnlichen Künstlers. NT



### Ein Törn mit Hindernissen

Am 27.10.2018 gehe ich an Bord der ALEXANDER VON HUMBOLDT II, eine ruhige Reise nach La Coruna steht an. Um durch die Enge des Ärmelkanals zu kommen, ist Maschinenfahrt angesagt. Doch der Törn wird für einige der Stammbesatzung sehr interessant. Auf See wird bemerkt, dass der Stampfstock in den Laschings am Klüverbaum Spiel hat und seitliche Bewegung nach Backbord und Steuerbord macht. Was ist zu tun? Eine fachgerechte Instandsetzung ist sicherlich erst in einer Werft möglich. Das steht im April 2019 sowieso an. Aber bis dahin so lassen? Wir entschließen uns für eine Reparatur. Das erforderliche Material ist nicht komplett an Bord, auch ist in einem Hafen sicherlich der bessere Ort für solch eine Arbeit. Verschiedene Möglichkeiten werden durchgespielt und es wird sich schließlich mit Kapitän Klaus auf eine Variante geeinigt.

Bei einem Schiffsausrüster in La Coruna wird das erforderliche Material besorgt und dann geht es los. Das Klüvernetz wird dicht am Stampfstock geöffnet um unter den Klüverbaum zu gelangen. Das Fall vom Aussenklüver wird ausgeschäkelt, es dient als Sicherungsleine für den Matrosen unter dem Klüverbaum. Eine weitere Sicherungsleine schafft Sicherheit falls die erste Sicherungsleine am Spill ausrauscht. Mit extrem widerstandsfähigem Tauwerk aus Polyethylen wird um den Stampfstock eine Anschlagmöglichkeit für Stahlseile geschaffen. Ganz vorn am Klüver wird die Bekleidung der Spansschraube aufgeschnitten und die Spansschraube gelöst. In der Zeit sind die Stahlseile angefertigt worden und wir können mit der Montage beginnen. Die Stahlseile werden als Stampfstockgeien an vorhandenen Ösen an beiden Seiten des Stevens angeschlagen. Nun werden alle Spansschrauben angezogen, die



Stampfstock

Bekleidung an der Spansschraube des Wasserstags wieder geschlossen und mit Takelgarn komplett umwickelt und so gegen Seeschlag geschützt. Zum Schluss wird das Klüvernetz wieder geschlossen und das Schiff ist wieder seeklar. Eine schöne seemännische Arbeit die von Tönne, Mani, Enrico und mir erfolgreich abgearbeitet wurde. Es war anstrengend aber es hat sehr viel Spaß gemacht.



Anschlagen der Stampfstockgeien

Was sich hier so schnell liest, hat dann doch mehrere Stunden gedauert, von denen ich selbst die meiste Zeit unter dem Klüver hing. Auf der weiteren Fahrt nach Cadiz zeigt sich, dass die Reparatur erfolgreich war, bis zur Wertzeit im April wird es halten. Günther Grinke

### Wrack nach 153 Jahren geborgen

Das Leben des Zweimast-Schoners DARING war kurz. Gebaut wurde das Schiff im Jahre 1863 in Neuseeland von einem Schiffbauer aus Nova-Scotia. Schon 1864 lief sie bei Waikato Heads an der Westküste der neuseeländischen Nordinsel auf Grund, wurde geborgen und weiter in Fahrt gehalten. Im Februar 1865 strandete sie erneut vor Muriwai Beach, südlich der Stadt Auckland, und wurde aufgegeben. Der Treibsand ließ den Schoner bald verschwinden und erst Anfang 2018 wurde das Wrack frei gespült und im Mai von Strandgängern entdeckt. Im Dezember 2018 begann die



Foto Auckland Council Cultural Heritage

Bergung und nach fünf Tagen war die DARING freigelegt. Im Innern wurde ein erhaltener Stiefel, Münzen, eine Tasse, Tabakpfeifen und verschlossene Weinflaschen entdeckt. Die Spanten des Schoners sind aus Rotholz, Sägespuren und Verzierungen blieben nach den vielen Jahren unter Wasser und im Sand erhalten. Das Schiff bietet den Forschern ein gewaltiges historisches Potential im Hinblick auf den Schiffsbau in Neuseeland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Es ist geplant das Schiff als Museumsschiff zu erhalten. Der Ort Mangawhai, wo das Schiff gebaut wurde, hat ein Interesse aber auch der ehemalige Heimathafen Onehunga ist interessiert. NT



Foto Daring Rescue Team

Andreas von Klewitz (Text u. Fotos, sofern nicht anders angegeben)

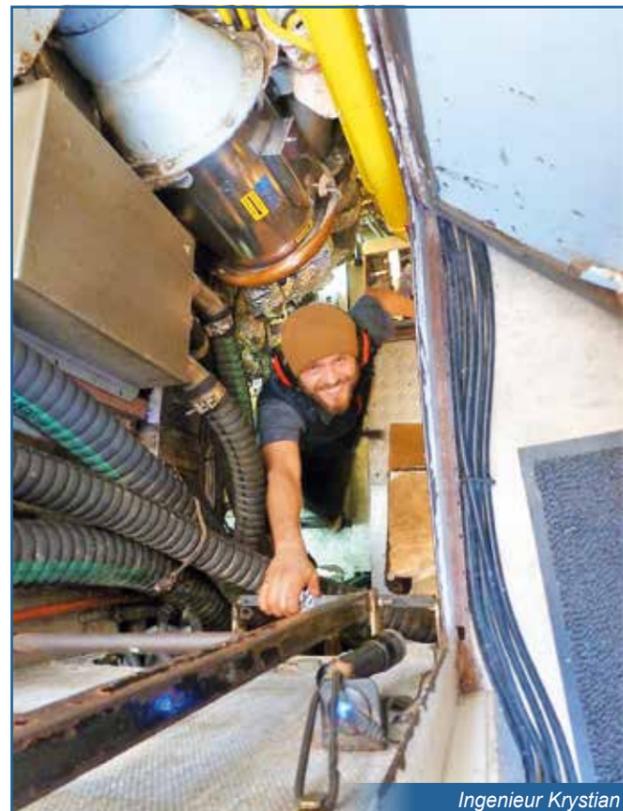
Spektakulär war die Fahrt eigentlich nicht, welche die EYE OF THE WIND vom 3. bis 6. Oktober 2018 von Kiel-Holtenau nach Bremerhaven absolvierte. Weder gab es „Alle Hand an Deck“ noch das Kielholen unliebsamer Passagiere, stattdessen dümpelte die Brigg durch den Nord-Ostsee-Kanal und machte Station bei den drei Weltwundern Rendsburg, Brunsbüttel und Cuxhaven. Nun, das mag für manche enttäuschend gewesen sein. Immerhin wollte man doch segeln! Aber die Bekanntschaft mit Mannschaft und Mitseglern wog alles auf. Da war zunächst Kapitän Pit Schmitt (O-Ton: „Pit Schmitt, mit drei ‚t‘!“). Am Abend des 2. Oktober begrüßte er die Trainees an Bord und ließ sogleich einige Meter Seemannsgarn abrollen. Sein Lebenslauf ist auch einigermaßen ungewöhnlich. In der Schweiz geboren, kam er aus privaten Gründen nach Norddeutschland und sammelte seemännische Erfahrungen auf Yachten u.a. in Galapagos und Ecuador. Nach dem Besuch der Schifffahrtsschule in Enkhuizen/Niederlande wurde dann ein Beruf daraus. Pit fuhr auf verschiedenen Frachtern, bevor er auf der EYE OF THE WIND anheuerte. Hier unterhält



Kapitän Pit (links) und Crewmitglieder

er die Gäste mit humorigen Lebensweisheiten und gab auf dem Törn sogar ein paar musikalische Kostproben auf Gitarre und Mundharmonika zum Besten. Damit er das tun kann, braucht er zuverlässige Leute. Dazu gehört zunächst sein Steueremann Moritz. Auch er stammt nicht von der Waterkant. Der gelernte Veranstaltungstechniker mit Wohnsitz in Berlin kam über eine Freundin zum Segeln. Irgendwann wurde aus dem Hobby eine Profession, wobei auch Moritz die Enkhuizer Zeevaartschool besuchte. Seit zwei Jahren ist er auf der EYE unterwegs und möchte es auch weiterhin bleiben. Interessant sind auch die

Lebensläufe der anderen Crewmitglieder. Ofelia aus Kopenhagen beispielsweise durchlief eine fünfmonatige Ausbildung auf dem dänischen Segelschulschiff GEORG STAGE, bevor sie als „deck hand“ auf die EYE kam. „Deck hand“ Ayla stammt aus der Gegend um Kiel. Sie war als Kind das erste Mal auf einem Traditionsegler, seither fühlt sie sich an Deck und im Rigg zu Hause. Die beiden Trainees Fanny und der Niederländer Galmar sind in Göteborg auf das Schiff gekommen und erst verhältnismäßig kurz dabei, so auch Krystian aus Polen, der sich als Ingenieur um den Schiffsmotor kümmert. Schließlich soll Matthias



Ingenieur Krystian

aus Bayern nicht unerwähnt bleiben. Als Koch sorgt er mit phantasiereichen Kreationen für das leibliche Wohl an Bord und schöpft dabei aus seiner langjährigen Berufserfahrung in Restaurants und auf Kreuzfahrtschiffen. Seit 2018 auf der EYE OF THE WIND, findet er seine neue Beschäftigung traumhaft und hofft, auch weiterhin dabeibleiben zu können.



Schiffskoch Matthias



Und der Törn selbst? Wie gesagt gab es wenig Aufregendes. Die Fahrt begann am 3. Oktober morgens mit einer Sicherheitseinweisung im Nordostsee-Kanal. Gegen Mittag erreichte man mit Rendsburg dann die erste Station. Dabei hatten die Gäste Gelegenheit, die Altstadt zu besuchen und einen Abstecher zum Rendsburger Schifffahrtsarchiv mit seiner bemerkenswerten Sammlung zu machen. Am 4. Oktober ging es bei regnerischem Wetter weiter Richtung Brunsbüttel, wo man am Nachmittag einlief. Während die Stadt nur wenig zu bieten hatte, konnten die Teilnehmer ihre Zeit mit Kartenspiel und Briefeschreiben verbringen. Am Freitag den 5. Oktober passierte die EYE dann die Brunsbütteler Schleuse und steuerte Richtung Cuxhaven. Dabei wurde das erste (und letzte) Mal Segel gesetzt und die Reisegesellschaft in die Arbeitsabläufe eingebunden. Als das Schiff gegen 14 Uhr in Cuxhaven festmachte, schien immerhin die Sonne. Sie machte Appetit auf eine Stadterkundung, die außer zahlreichen Fischrestaurants auch das Wrack- und Fischereimuseum „Windstärke 10“ umfasst. Wer noch Lust und Energie hatte, konnte zudem die alte HAPAG-Halle am Lentzkaai besuchen, wo prominente Auswanderer wie der Maler und Grafiker George Grosz einst ihre Reise nach Übersee antraten. Am schönsten jedoch war wohl die Fahrt von Cuxhaven nach Bremerhaven in der Nacht vom 5./6. Oktober. Zwar geschah sie unter Motor, doch wenn die schaukelnde Nordseedünung an Deck lockte, dem erschloss sich ein faszinierender Sternenhimmel, dem am Morgen ein farbenfrohes Wolkenspiel mit glutrotem Sonnenaufgang folgten. Eigentlich kamen die Romantiker erst jetzt richtig auf ihre Kosten. Während das Schiff



Sonnenaufgang

im Mondenschein dahinzog, hatte man Zeit für innere Einkehr und eindruckliche Naturerlebnisse. So stellt man beispielsweise fest, dass Möwen auch im Dunkeln unterwegs sind und Robben den Tag am liebsten auf ausgedehnten Sandbänken begrüßen. Am Samstag folgte dann die letzte Etappe des Törns. Gegen Mittag lief die EYE OF THE WIND in Bremerhaven ein, wo das historische Museum, das Schifffahrtsmuseum mit der „Seute Deern“ und das Deutsche Auswandererhaus die Landgänger lockten. Höhepunkt des Tages war das „Captain's Dinner“. Kapitän Pit und die Crew erschienen dazu passend gekleidet in der „Galley“, Schiffskoch Matthias zauberte ein schmackhaftes Dreigängemenü für die Gäste, die den Abend bei Bier, Wein und Gesprächen ausklingen ließen. Am 7. Oktober



Bremerhaven

schließlich erfolgte die Ausschiffung. Dass zu einer solchen ein Gruppenfoto gehört, war für manchen Törn Teilnehmer sicherlich neu. Umso mehr freute sich jeder, dass das vom Steueremann geknipste Bild in die digitale Sammelmappe fand und jeden und jede an die überaus gelungene Reise erinnert.

Zuletzt noch ein paar Details aus der Schiffsgeschichte der EYE OF THE WIND. Sie lief 1911 als Toppsegelschoner FRIEDRICH auf der Lühring-Werft in Hammelwarden/Weser vom Stapel. Nach einigen Jahren auf Nord- und Ostsee wurde das Schiff 1924 nach Schweden verkauft und in SAM und später in MERRY umbenannt. Als solches war es in der Frachtfahrt und als saisonaler Heringsfänger vor Island eingesetzt. Nicht immer war dem Großsegler das Glück hold. 1955 strandete er in einem Orkan an der Westküste Schwedens. Nach erfolgreicher Bergung wurde er zur Galeasse umgetakelt und in ROSE MARIE umgetauft. Es folgten mehrere Eigentümerwechsel und die Rückbenennung in MERRY, bevor 1970 ein Feuer den Maschinenraum zerstörte. 1973 erwarb eine britisch-australische Gesellschaft den Zweimaster und bewahrte ihn vor der Abwrackung. Das Schiff wurde zur Schonerbrigg, dann zur Brigantine umgebaut. Unter dem heutigen Namen EYE OF THE WIND war es u.a. Ende der 1970-er Jahre an der „Operation Drake“ und 1987 an einer Unternehmung zur Erinnerung an die Besiedelung Australiens beteiligt. Damals war die EYE bereits mit Rahsegeln am Großmast ausgestattet und in Filmproduktionen wie „Savage Island“ (1982) und „White Squall“ (1996) zu sehen. 2000 erfolgte der Verkauf an einen dänischen Eigner, 2009 erwarb der deutsche Kapitän und Unternehmer Ronald Herkert den Großsegler. Seither wird das in Jersey registrierte Schiff für Führungskräftebildungen und Traineefahrten rund um den Erdball genutzt. Das Törnprogramm kann sich durchaus sehen lassen. Außer Nord- und Ostsee befährt die EYE die Biskaya, macht Abstecher in die Karibik und kehrt zuweilen auch ihre Nase nach Norden, um etwa den Orkney- und Shetlandinseln einen Besuch abzustatten. Dass sie in ihrer mehr als hundertjährigen Geschichte viermal um die Welt gesegelt ist, ist eine bemerkenswerte Leistung. Bleibt zu hoffen, dass der alten Dame weitere hundert glückliche Jahre unter Segeln beschieden sind.



Wege durchs Eis  
Mit der SY FREYDIS durch die Nordwestpassage

„Nuannaarpoq“ – die unmäßige Freude, am Leben zu sein. Nach wochenlangen Vorbereitungen geht es endlich los auf den langen Törn von West nach Ost durch die Nordwestpassage, von Alaska bis nach Grönland. Über 3400 Seemeilen gilt es zu bewältigen. Der Ausgang ist ungewiss, denn trotz allgemeiner Erwärmung ist die jährliche Eislage in der Nordwestpassage immer noch schwer vorhersehbar. Wir als Crew werden in Nome an Bord der SY FREYDIS gehen. Heide und Erich Wilts, unser Skipperehepaar, ist bereits an Bord.

Nome ist allgemein bekannt vom Klondike Goldrausch, der hier seinen Anfang nahm: Tausende Männer, Frauen und Kinder wühlten sich zu Beginn des Sommers 1899 Schulter an Schulter durch den Sand, um Gold zu finden, nachdem die Strände von Nome als Golden Beaches in der Presse aufgetaucht waren. Und vor der Küste graben sich auch heute immer noch die Goldsucher mit abenteuerlichen Fahrzeugen durch den Sand, halb Saugbagger, halb Boot. Und natürlich hofft jeder auf das große Los in Richtung Sorgenfreiheit.



Unser Weg durch die Nordwestpassage

Die Geschichte der schwierigen Durchquerung der Nordwestpassage füllt Bücher um Bücher, zu viel, um an dieser Stelle darüber zu berichten. Nur so weit: Amundsen gelang es mit seinem aus Holz gebauten Schiff GJOA und sechs Mann Besatzung in den Jahren 1903 bis 1906 die Nordwestpassage vom Atlantik zum Pazifik zu durchfahren. Allerdings war die gewählte Route von der Baffin Bay über den Lancastersund und den Peelsund und weiter durch die James-Ross-Straße und die Simpson-Straße für regelmäßige Schifffahrt ungeeignet, da die Meerestiefe stellenweise weniger als einen Meter betrug. Dies schmälert jedoch nicht die nautische und exploratorische Leistung der sechs Norweger und des Dänen Godfred Hansen, die Nordwestpassage erstmals von Osten nach Westen bezwungen zu



Roald Amundsen

haben, an der sich während mehr als vier Jahrhunderten viele Expeditionsteams versucht hatten. Amundsens Expeditionsteam fand bei seiner Reise Skelettreste und Geräte der verschollenen Expedition von John Franklin.

Die Expeditionsmitglieder verbrachten zwei Winter (1903 bis 1905) auf der King-William-Insel nahe einer Gegend, an der später die Inuit-Siedlung Gjoa Haven entstehen sollte. Amundsen selbst erforschte in diesen eineinhalb Jahren die Lebensgewohnheiten und Überlebentechniken der hier ansässigen Inuit. Diese brachten ihm beispielsweise den Gebrauch von Hundeschlitten bei, und er übernahm ihre Fellkleidung zum Schutz vor der Kälte. Am 17. August 1905 hatte das Schiff die arktischen Inseln durchquert. Amundsen reiste 800 Kilometer über Land bis zur Siedlung Eagle in Alaska, um seinen Erfolg telegrafisch am 5. Dezember 1905 in die Heimat zu melden. Nach einer weiteren Überwinterung erreichte das Schiff schließlich 1906 Nome in Alaska. Viele Häuser in Nome stehen bedenklich nah an der Abbruchkante. Früher reichte die Küste weiter ins Meer,



Nah an der Abbruchkante

ausserdem ist das Meer länger eisfrei und die Küste ist länger der nagenden Brandung ausgesetzt. Menschen sprechen ganz offen über die Global Warming, keiner leugnet sie. „Schaut euch doch um“, sagen die Menschen, die wir fragen.

Nach einem ersten reibungslosen Segeltag laufen wir abends an der King Island entlang und entdecken tatsächlich die verlassene Siedlung; Häuser, in die Felsen geklebt und mit Stelzen abgefangen, damit sie nicht in die grauen Fluten rutschen.

Was treibt Menschen an, auf dieser windumtosten Insel ihr Zuhause zu suchen? Mitten in den Klippen? Tagelang, vielleicht wochenlang übers Eis zu Robben, Walen, Walrössern zu fahren, um dann heimzukehren in diese Schwalbennester? Fremde Welt. Heimat ist ein weiter Begriff. Unmengen aufgeregter Vögel steigen auf und umflattern uns.

Die ganze Küste ist voll mit diesen kleinen Villages, in denen Ureinwohner gelebt haben, und denen es die Lebensgrundlage entzogen hat, um dazubleiben, wo sie Jahre vorher, vielleicht auch Jahrzehnte oder noch länger, ihre Heimat hatten.

Unser erster Ankerplatz ist vorm Ort der Kleinen Diomedes-Insel. Ihr großer Bruder, die Große Diomedes, liegt nur 2 sm entfernt. Zwischen den beiden Inseln



Diomedes

verlaufen sowohl die Staatsgrenze zwischen Russland und den USA als auch die Internationale Datumsgrenze. Es ist 4 Uhr morgens als wir vor Anker gehen. Am Ufer laufen aufgeregt die Kinder hin und her und winken. Morgens um 4? Können die nicht schlafen? Auch zwei Hunde springen auf den Felsen rum. Nach einer kurzen Lagebesprechung geht die Crew ins Bett, Frank und ich machen Ankerwache, Russland mit der Big Diomedes Island liegt im Dunst an Backbord. Skurril, wenn man bedenkt, dass sich die Bewohner der beiden Diomedes Inseln wohl früher auf ein Bier oder einen Robbengrillabend besucht haben.

Wir ankern in der Elson Lagoon vor Point Barrow. Außer einem großen Solarpanel ist nichts, aber auch gar nichts zu sehen von irgendeinem Ort. Laut dem Reiseführer „Lonely Planet“ soll es hier 4 Hotels geben und 4000 Einwohner und 3 Kneipen, 1 Supermarkt, 3 Taxen und ein Inupiat Heritage Center. Was machen wir verkehrt? Wir machen uns auf den mühsamen und steinigen Weg in die Stadt, bis wir von einigen Dorfbewohnern abgeborgt werden gerade als wohl ein Eisbär aus dem Wasser kommt, um sich auf den Weg zum Container voller Kadaver zu machen.

Barrow profitiert enorm von „North Slope Petroleum“ mit allen möglichen Facilities, aber auf der anderen Seite ist es ein arktischer Slum, der im gefrorenen Mud versinkt. Es ist



Barrow

ein flacher, kahler, nebelverhangener Ort, kontrolliert von Polarbären und quasi eingeschlossen im Dauerwinter.

Richtung Barter Island. Wind 4-5 aus Norden, ein 5-Schichten-Tag (drei mal lange Unterwäsche, darüber eine dicke Hose und dann die Regenhose zusätzlich gegen die Feuchtigkeit, oben ähnlich, halt 5 Schichten). ...Großes Gelächter beim ersten kleinen Eisberg. Ha, ha, ha, das wars

wohl mit dem Eis. Das Lachen dauert genau bis zum ersten Eisfeld und bis wir anfangen, im Zick-Zack zu fahren. ... Bei Wachbeginn herrscht eine unwirkliche Stimmung. Durch den fahlen Dunst kann man die Sonne ahnen, mystisch. In den kurzen Momenten in der Sonne blinken die Eisberge: Häschen, Monster, Drachen, Schlangen, Seelöwen, Dreckspatzen, die voller Sand sind und wunderbare blaue und weiße Eisgebilde ziehen vorüber wie Erscheinungen aus einer anderen Welt. ....



Eisfigur

Barter Island liegt unter dichten Regenschauern. Unwirtlicher geht's kaum und die Vorstellung, dort im Regen rumzustochern, ist abwegig und ziemlich blöd. In gewohnter Einigkeit beschließen wir, gleich nach Herschel durchzulaufen. Traumhaftes Segeln über die Grenze nach Kanada. Fotosession beim Flaggenwechsel. Alle sind froh.

Schwierige Ansteuerung von Herschel Island. An Steuerbord wütet die Brandung und an Backbord laufen die Brecher mit Getöse an den mit Treibholz übersäten Strand. Am Horizont steht immer noch die Mitternachtssonne und im Cockpit steigt eine kleine Spontan-Session mit Rotwein und Sardinen. Auf der anderen Seite der Landzunge tobt die See und wir liegen wie in Abrahams Schoß. Kaum vorstellbar: Einst lebten bis zu 1500 Menschen hier; Walfänger, Eskimos, Ärzte, Missionare, ....

Heute finden auf Herschel auch Arbeiten am Instandhaltungsprogramm der Distant Early Warning Line, der Frühwarnkette von Radarstationen, statt und natürlich wie überall in der Nordwestpassage Forschungsarbeiten zur Global Warming.

In einem der Häuser liegen Flyer für die MS Bremen: Man geht davon aus, dass Herschel Island zukünftig eine große strategische Rolle einnehmen wird, je mehr die NWP sich öffnen und die Schifffahrt zunehmen wird.

„Plötzlich deprimiert es mich furchtbar. Da kommt man unter Mühen ans mutmaßliche Ende der Welt und auch hier ist schon alles ein Park, mit Aufpassern, Parkregeln, Besucherzentrum, Broschüren, Verboten, Pins.... Und es werden Schiffe mit weit mehr als 130 Personen kommen. Das ist schon lange nicht mehr das Ende der Welt. Aber wo ist es dann? Wohin kann man noch gehen, wo noch kein Besucherzentrum ist? Es noch keiner Permits bedarf? Viel weiter geht es einfach nicht mehr. Dass Ende der

Welt wird bald ein Ende genommen haben. Es ist kein Leerraum mehr übrig," schreibt Tina Uebel in ihrem Buch „Nordwestpassage für 13 Arglose und einen Joghurt.“  
Herschel Island säuft langsam aber sicher ab. An der



freiliegender Permafrost

erodierenden Küste kommt der Perma-Frost zutage und mit ihm die Gefahr, dass sich unterirdische Hohlräume öffnen, die mit Methan gefüllt sind. Methan-Gas beeinflusst das Klima zwanzig mal so wirksam wie Kohlendioxid. Positive Nachrichten sind aus der Arktis nicht zu erwarten. Unser nächster Stopp ist Tuktujuktuk, ein Zentrum mit allen modernen Errungenschaften: zwei Supermärkten, Hafenamts, Müllentsorgung, Altenheim, Friedhof (gleich daneben, wie praktisch), Schule, Health Center, Science Center, drei bis vier Kirchen, Polizeistation, einer Schule, die aus allen Nähten platzt, Sportzentrum, Jugendzentrum, Radiosender, Einklarierungsbehörde, Tankstelle, einigen Monumenten aus der bewegten Geschichte und allem, was eine soziale Gemeinde halt zum Funktionieren so gebraucht und mit einem Gewächshaus bitteschön. Man stellt sich wohl auf die Erderwärmung ein. Und auf die Hoffnung eines boomenden Tourismus, wenn 2018 der ganzjährig zu befahrende Transcanada Trail eröffnet ist: Das ganze Dorf hofft auf Besucher, denn seit aufgrund des Preisverfalls vom Öl, - Fracking sei Dank – die Ölförderung zurückgefahren wurde, ist die Arbeitslosenzahl gestiegen. Die NWP ist schon lange an die Globalisierung angeschlossen mit all ihren komplizierten Kreisläufen.

Bei strahlendem Sonnenschein laufen wir in ein unbeschreibliches Panorama ein und ankern in der inneren Bucht von Pearce Point. Die Tundra sonnenbeschiene, die



Pearce Point

Felsen in warmen Farben, die Hütte mit den kleinen Kisten für die Schlittenhunde verlassen, natürlich. Jetzt im Sommer

- ohne das verbindende Eis - führt ja kein Weg dorthin und auch kein Weg von dort weg.

Ankerwache im Cockpit. Es ist so still, als sei die Welt verstummt. 4 Uhr, die Sonne geht auf, blutrot. Auf der Fahrt Richtung Cambridge Bay wieder totale Flaute unter einer milchigen Sonne. Für die Arktissegler ist Cambridge der Drehpunkt für alle Richtungen. Von Osten aus Russland und aus der Karibik kommend, von Westen aus Asien, dem Pazifik und von der amerikanischen Westküste. Für die Amerikaner ist die NWP eine (noch neue) Möglichkeit, ihren Kontinent zu umfahren.

Die Menschen, die wir in Cambridge Bay trafen, sind ausnahmslos freundlich und sehr offen. Die kanadische Regierung investiert direkt in die Region und zahlt Fördermittel. Die Stadt wächst. Der Ort besteht aus Containern, Öltanks, Müll und all so `nem Zeugs. Die



Cambridge Bay

Weiß, die hier oben dauerhaft leben, betonen, dass dies kein Platz für Leute sei, die es anderswo nicht geschafft haben. Wegen des Klimas seien die Anforderungen zu hoch. Schlamperei und Unzuverlässigkeit hätten gravierendere Folgen als im Süden. Die Motive hier zu sein, sind meist die Natur (Fischen, Jagen, Kajaken, Hundeschlittenfahren) und die Möglichkeit etwas aufzubauen abseits überregelter Lebensräume – the last frontier. Cambridge Bay sieht auch ein wenig wie eine Westernstadt aus: breite, unbefestigte Straßen, keine Bürgersteige, schmucklose Zweckbauten dort, wo gerade Platz war. Das nicht mehr benötigte Baucamp für das neue 140 Millionen schwere Canadian Nordic Arctic Research Center wurde bei unserer Ankunft gerade auf Bahren verladen und zur Goldmine bei Bathurst verschifft. .... In Cambridge Bay rätselt man noch ein bisschen über Sinn und Zweck des mit Kupferplatten verkleideten schwungvollen Gebäudes.



Nordic Arctic Research Center

Durch das offene Wagenfenster kommen wir ins Gespräch



mit einem Einheimischen und da wir gerade Fotos von den Gräbern auf den Hügeln außerhalb des Ortes machen, erzählt er uns von der hohen Selbstmordrate unter den Jugendlichen. Rund um die Uhr werden die Leute hier übers Internet mit der glitzernden großen weiten Welt konfrontiert und wissen doch gleichzeitig, dass ihnen ziemlich viel fehlt, um daran teilhaben zu können. Und natürlich ist der Alkohol das Problem hier, die Leute vertragen ihn nicht, sie bekommen umgehend einen Blackout und wissen nicht mehr, was sie tun. Fast alle Straftaten hängen mit Alkohol zusammen.



Zwei Welten

In seinem Buch über die Nordwestpassage schreibt Arved Fuchs: ...“Die neue Selbstverwaltung hat mit vielen sozialen und wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen, die wahrhaftig nicht leicht zu lösen sind. Die Notwendigkeit dieses Schrittes ist unumstritten, damit die Inuit nicht einer fremdbestimmten Zukunft entgegengehen, sondern ihr Schicksal selbst in die Hand nehmen. Nur so können sie ihre kulturelle Identität bewahren, deren Verlust so häufig zu Depressionen, Alkoholismus und Suizid führt. Gleichzeitig ist die „Global Warming“ in aller Munde. Kaum ein Artikel, in dem das Thema nicht in einem Nebensatz auftaucht, sei es in der Kontroverse über die neue Eisbärjagdverordnung, bei der sich die Inuit übergangen fühlen, sei es im Kommentar zu Kreuzfahrtschiffen.



Mondaufgang

Wir schippern durch die Simpson Strait, eine der „gefährlichsten Durchfahrten der Welt“ und navigatorisch anspruchsvoll. Die Positionen weichen sowohl in Länge als auch in Breite erheblich voneinander ab. Das Problem ist bekannt: Um Siedlungen wie Gjoa Haven mit Schleppverbänden versorgen zu können, legt die Coast Guard deshalb für wenige Wochen im Jahr Tonnen aus und unterhält auch Richtmarken an Land, um die Navigation leichter und vor allen Dingen sicherer zu machen.

Wir erreichen Gjoa Haven, ein weiterer grauselig Ort – vermüllt und für unsere Maßstäbe heruntergekommen -, aber wenn man den Kontakt zu den Menschen dort hergestellt hat, durchaus ein Ort, an dem man sich vorstellen könnte zu überwintern. Die ernstzunehmenden Wohngebäude stehen auf Stelzen, des Winterschnees wegen. Gjoa Haven erhielt ihren Namen nach dem hölzernen Schiff Gjøa, mit dem der Norweger Roald Amundsen zwischen 1903 und 1906 als Erster die Nordwestpassage bezwang.

Der Hotelier bei dem ich fix meine Wäsche waschen darf, erzählt, dass alle leitenden Posten im Ort von Nicht-Inuit belegt sind, die Inuit hätten kein Verhältnis zum Geld und hätten auch Probleme mit der Pünktlichkeit. Ich denke, die Geschwindigkeit, mit der die Anpassung an das neue geschäftige Kredit-Karten-Leben erfolgen soll, ist schlicht zu hoch, das Nomadenleben noch nicht weit genug entfernt. Wie es uns wohl ginge, sollten wir im Sinne der regionalen Selbstversorgung wieder auf Tauschgeschäfte umsteigen?

In Gjoa Haven strolche ich den ganzen Tag durch das Dorf und beobachte die Menschen in ihrem staubigen Alltag, die Mütter mit ihren quasi nackenden Babys in den großen Kapuzen ihrer Jacken. Wenn sie auf ihr Quad steigen, wird



Frühe Abhärtung

die Kapuze einfach hoch und komplett über das Kindchen gestülpt und nach einer kurzen Quengelphase vom Kind ob der plötzlichen Dunkelheit, die aber natürlich ignoriert wird, geht die Post ab über die staubigen Straßen.

Im Hotel gibt's W-Lan, nett, wenn nicht der Nachrichtenkanal in Endlosschleife Nachrichten aus einer fernen Welt liefern würde; News-Schnitzeljagd. Die Welt macht weiter auch ohne uns.

„Wetterwelt“ rät zum sofortigen Aufbruch und sowie die Crew vollständig an Bord ist, gehen wir Anker auf. Wir kommen gut voran, erst gegen Abend kommt das erste Eis. Wir ankern in einer kleinen Bucht. Draußen ist eine unwirkliche Stimmung. Der Halbmond taucht die Küste in ein kaltes Licht, während der letzte Schein der untergegangenen Sonne noch im Norden steht

Das Eis scheint wieder einen Streifen am Ufer freigegeben zu haben. Schwierige Entscheidung. Wir gehen Anker auf und probieren es. Im üblichen Zickzack bis kurz vor Cape Victoria, dann ist - wie auf der Eiskarte angekündigt - Schluss. Das Eis reicht wirklich bis ans Ufer. Wir ankern auf relativ flachem Wasser. Das erhöht die Chance, dass die Eisschollen stranden, bevor sie die FREYDIS erreichen. Trotzdem sind wir fast vom Eis eingeschlossen. Man muss lernen damit

Eis zu kommen, bekommt man eine leise, eine ganz leise Ahnung davon, was es wohl früher für die Expeditionen bedeutet haben mag, monatelang, oft jahrelang nach dem Weg durchs Eis zu suchen. Noch dazu mit unsicherem Ausgang, weil man noch gar nicht wusste, ob es die NWP überhaupt gab. Heute haben wir Satellitenbilder, GPS, Iridium, Eiskarten, Wetterberichte und wenn wir wollen die Börsenkurse dazu.



Kein Durchkommen

klarzukommen, dass man nicht alles kontrollieren kann, wenn man hier unterwegs ist.

Während der ganzen Nacht schiebt die Crew Eisschollen vom Rumpf. Wir gehen Anker auf, nach nur einer Nacht haben wir plötzlich freies Wasser nach Norden und wir kommen gut voran. Dann die erste Begegnung mit einem nach Süden laufenden Schiff. Nach einem kurzen Austausch fährt jeder wieder seiner Wege.

Nachtfahrt durchs Eis, das zunehmend dichter wird. Wir verstärken die Wache, treiben aber trotzdem aufgrund der Strömung fast auf einen riesigen Eisblock aus zusammengesetzten Schollen. Wir ankern schließlich in einer einigermaßen eisfreien Bucht vor der Küste. Um 10



Blaue Nacht

Uhr gehen wir Anker auf, weil uns auch hier die Schollen in die Enge treiben. Wir müssen hier weg. Im üblichen Zick-Zack-Kurs auf der Suche nach freiem Wasser. Jeder kann es fühlen: Das Boot steht unter Stress.

18 Uhr, nur noch 25 sm bis zum Eingang in die Bellot Strait. Die Bellotstraße ist die Meerenge zwischen dem amerikanischen Kontinent und der Insel Somerset im Kanadisch-Arktischen Archipel und als Kernstück der Nordwestpassage ein echter Bottle Neck.

Nach all den Versuchen an den Tasmania Islands durchs



Eis-Barriere

Der Anker fällt vor Fort Ross, einer ehemalige Trading Post der Hudson's Bay Company, begleitet von einem traumhaften Sonnenaufgang. In der Schutzhütte an Land finden wir Bilder und Zeichnungen von anderen durchreisenden Schiffen und das Gästebuch. Wir machen ein Gruppenfoto vor der Hütte der Hudson-Bay Company. Schon irgendwie cool. In der anderen Hütte finden wir zwei völlig zerfetzte Sessel, einen rostigen Herd mit Kanne und Bechern, wie gestern zurückgelassen. Alles kaputt und zerstört. Schade, das Interesse, diesen historischen Ort zu erhalten, ist wohl nicht vorhanden.

Anker auf um 21 Uhr, es ist Flaute, das Wasser spiegelglatt. Uns soll es recht sein, keiner von der Crew ist scharf auf Sturm oder Starkwind. Maschinenfahrt im Sonnenaufgang. Dann und wann ein Eisfeld, das uns aber kalt lässt. Mit so ein bisschen Eis werden wir doch spielend fertig...

Wir überfahren kurz den 74. Breitengrad und erreichen damit unseren nördlichsten Punkt. Und wieder liegt eine Eisbarriere im Weg.

Wunderbare ruhige Fahrt Richtung Pond Inlet, einer kleinen Siedlung mit 1300 Einwohnern, davon 93 % Inuit. Die Hügel zeigen ein leichtes Grün. Ich gucke nach Westen über die Berge und Gletscher und weiß: hinter den Bergen, weit im Westen liegt Alaska und weit im Westen liegt das Eis, und Beides geht uns nichts mehr an.



Lore Haack-Vörsmann



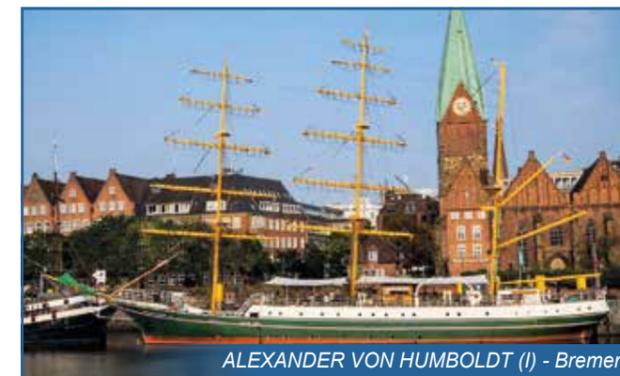
## Segelschiffe als Hotels

VIKING Göteborg

### Norbert Thomé

Den besonderen Reiz, in der Koje eines Segelschiffes zu übernachten, kann auch der erleben, dem die - in den meisten Fällen unbegründete - Angst vor Seekrankheit eine Seereise bisher nicht ratsam erschien. Und all den begeisterten Seglern, denen die Geborgenheit einer Schiffskabine bei Sturm und schwerer See vertraut ist, bieten viele stationäre Großsegler die Möglichkeit, dieses Gefühl auch beim kurzen oder längeren Urlaub in vielen Hafenstädten erneut zu erfahren. Zudem erlebt man Segelschiffe mit einer großen und meist langen Tradition, die nicht zuletzt durch die neue Aufgabe als Herbergsschiff für die Zukunft erhalten bleiben können. Bei diesen Hotelschiffen ist es nicht anders als bei den fahrenden Schiffen unter Segeln; die Kammern und der Service sind sehr unterschiedlich. Die nachfolgende Aufstellung mag Entscheidungshilfe geben, obwohl die Hafenstadt ja wohl an erster Stelle des Interesses stehen wird.

In Deutschland und im benachbarten Ausland gibt es einige solcher Schiffe. In Bremen liegen ALEXANDER VON HUMBOLDT und SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND. Unmittelbar an der Altstadt findet sich am Anleger Schlachte 1a, im Schatten der St. Martini Kirche, die alte ALEXANDER VON HUMBOLDT (62,6 m lang, 8,0 m breit), das wohl bekannteste Segelschiff der zurückliegenden Jahrzehnte. Als Hotelschiff verfügt sie über 38 Kojen in gut ausgestatteten



ALEXANDER VON HUMBOLDT (I) - Bremen

Kammern. In neun Zweibett- und fünf Vierbettkammern, alle mit Dusche und WC, kann man sich für eine oder mehrere Nächte wohlfühlen. Räume zum Feiern von 10 bis 80 Personen und ein feines Restaurant mit „maritimer“ Küche ergänzen das Angebot. Die Übernachtung incl. Frühstück kostet 55,- € pro Person.



ALEX - Doppelkabine mit Bad

Informationen: [www.alex-das-schiff.de](http://www.alex-das-schiff.de) o.Tel.: 0421/380 396 99.



ALEX - Blaue Lagune

Gebaut wurde die ALEX im Jahre 1906 bei der Werft AG Weser in Bremen als Feuerschiff FS KIEL. Nach der Außerdienststellung übernahm die Deutsche Stiftung Sail Training das Schiff 1986 und baute es nach Plänen des polnischen Segelschiffskonstruktors Zygmunt Choren zur Bark um. Von 1988 bis 2011 versegelte die Bark rund 450.000 Seemeilen mit mehr als 42.000 jugendlichen und junggebliebenen Trainees. Verschärfte Sicherheitsbestimmungen und hohe Unterhaltskosten führten zu der Überlegung, ein neues Schiff zu bauen, die ALEX II. Die alte ALEX wurde verkauft und der weitere Einsatz als Charterschiff war glücklos. Ein neuer Investor baute das Schiff ab 2014 zum Hotel- und Restaurantschiff um und seit 2016 liegt die ALEX nun an ihrem exklusiven Liegeplatz im Herzen der Hansestadt Bremen.

SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND (86,2 m lang, 11,96 m breit) liegt in Bremen-Vegesack, dort, wo die Lesum in die Weser mündet. „Maritime Meile“ nennt sich dieser Teil von Vegesack, und es finden sich dort der Museumshafen, die alte Signalstation und das Overbeck Museum. Auf der SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND stehen 20 Außenkam-



DEUTSCHLAND - Foto Sky View Imaging

mern zur Verfügung, die jeweils mit zwei Kojen übereinander (Etagenkojen), zwei Spinden und einem kleinen Tisch mit Stühlen ausgestattet sind. Bettzeug und Handtücher liegen bereit, aber jeder Gast bezieht sein Bett selbst und zieht es auch wieder ab. Die Gemeinschaftswaschräume (Dusche, WC) sind für Männer und Frauen getrennt. Das Frühstück ist im Preis mit eingeschlossen. Ab zehn Übernachtungsgästen wird es in der Messe serviert. Sollten weniger Gäste an Bord sein, so gibt es einen Gutschein für ein Café in der Nähe. Der Preis für die Übernachtung mit Frühstück beträgt 35,- € pro Person.



DEUTSCHLAND - Doppelkammer



DEUTSCHLAND - Kapitänssalon

Wer es überaus komfortabel haben will, der kann die Kapitän-Suite (Kapitän-Salon, Reederkammer mit Koje, Kapitänskammer mit Koje) mit eigener Dusche/WC buchen und zahlt dafür 80,- € p.P. incl. Frühstück. Informationen: [www.schulsschiff-deutschland.de](http://www.schulsschiff-deutschland.de) oder Tel.: 0421/658 7373

SCHULSSCHIFF DEUTSCHLAND wurde 1927 bei Joh. C. Tecklenburg in Geestemünde (Bremerhaven) für „Deutscher Schulschiff-Verein“ gebaut. Bis zum Jahre 1944 unternahm sie 12 Übersee-Ausbildungsreisen und 17 Ausbildungsreisen in Nord- und Ostsee. 1945 wurde sie Lazarettschiff und 1947 Wohnschiff für den deutschen Minensuchverband. Von 1949 bis 1952 diente sie als Jugendherberge und danach bis 2002 als stationäres Schulschiff der Seemannsschule Bremen. Nach der Einstellung des Ausbildungsbetriebes der Seemannsschule wurde das Schiff Museumsschiff mit Tagungs- und Übernachtungsmöglichkeit. Seit 1994 steht das Schiff unter Denkmalschutz. Eigner ist der Deutsche Schulschiff-Verein e.V.

In Lübeck-Travemünde (Travemünde ist die „schöne Tochter Lübecks“, so ein Sprichwort) ist ein alter P-Liner zu finden, die Viermastbark PASSAT (115 m lang, 14,4 m breit). Sie liegt an der Priwallpromenade 3a mit Blick auf die offene Ostsee. Auf zwei Decks ist Platz für rund 100



PASSAT am Priwall

Gäste in Kammern mit einer bis zu vier Kojen, die von allen Altersgruppen genutzt werden können und vom 1. April bis zum 31. Oktober zur Verfügung stehen. Bettwäsche wird gestellt, Handtuch ist mitzubringen. Die Koje baut jeder selbst (Bett beziehen und abziehen). Auf jedem Deck gibt es

Wasch-, Duschräume und WC's getrennt für Männer und Frauen. Frühstück gibt es nicht, aber gleich gegenüber in der Marina gibt es Restaurants. Die Übernachtung kostet pro Person zwischen 15,- € (Vierbettkammer), 20,- € (Doppelkammer) und 38,- € (Einbettkammer). Wer es komfortabler haben möchte, der kann die PASSAT-Suite mit eigener Küche und Bad nutzen. Die Suite hat zwei Betten und kostet 120,- € pro



Einbett-Kammer auf PASSAT

Nacht. Für Feiern und Tagungen stehen Räume mit Platz für 30 bis 120 Personen zur Verfügung. Informationen: [www.passat.luebeck.de](http://www.passat.luebeck.de) oder Tel.: 0451/122 5202

Die PASSAT lief 1911 bei Blohm + Voss in Hamburg für die Reederei F. Laeisz vom Stapel und fuhr in der Salpeterfahrt (Chile). 1932 verkauft Laeisz die Viermastbark an den finnischen Reeder Gustav Erikson, der das Schiff in der Weizenfahrt (Australien) einsetzte. Im Jahre 1949 kommt es zu einem legendären „Weizenrennen“ zwischen PAMIR und PASSAT, welches die PASSAT für sich entscheiden kann. Auch G. Eriksen muss 1949 die Frachtschiffahrt unter Segeln aufgeben und die PASSAT soll abgewrackt werden. Der deutsche Reeder Heinz Schliewen kauft 1951 die PASSAT und die PAMIR und lässt beide Schiffe zu Fracht fahrenden Segelschulsschiffen umrüsten. Nun erhalten beide Schiffe einen Hilfsmotor. Ab 1955, nach der Insolvenz von Schliewen, betreibt die „Stiftung Pamir und Passat“ die beiden Schiffe. 1957 der tragische Untergang der PAMIR. Auch die PASSAT gerät in einen Sturm, die Ladung geht über und das Schiff läuft Lissabon als Nothafen an. Mit der Ankunft in Hamburg am 8. Dezember 1957 endet die Ära der Frachtsegelschiffahrt. Die Stadt Lübeck kauft die PASSAT und gibt ihr einen Liegeplatz in Travemünde, wo sie bis heute als Museums- und Übernachtungsschiff ihren Platz hat.



PASSAT 1957, Foto Dr. Jebens

In Stockholm, der Hauptstadt Schwedens, liegt an der Westseite der Insel Skeppsholmen das Vollschiiff AF CHAPMAN (88,4 m lang, 11,4 m breit), einer der ältesten noch existierenden Handelsfahrer (Kiellegung 1888) und wird seit 1949 als schwimmendes Vandrarhem (Jugendherberge) betrieben. Damit wurde die Idee begründet, traditionelle Segelschiffe als Übernachtungsschiffe zu nutzen. In dem Gebäude gegenüber dem Schiff befindet sich die Rezeption,



AF CHAPMAN

ein Café und weitere Schlafräume der Jugendherberge. Die AF CHAPMAN steht Gästen aller Altersklassen zur Verfügung. An Bord ist Platz für 136 Gäste und es bietet sich ein großartiger Blick auf die Altstadt und das Königliche Schloss. Die Unterbringung der Gäste erfolgt in gepflegten



PASSAT-Suite



AF CHAPMAN - Mehrbettkammer



AF CHAPMAN - Kapitänskammer

Einzel- und Mehrbettzimmern (Etagenkojen). WC, Wasch- und Duschräume werden gemeinschaftlich genutzt. Nur die Kapitänskajüte verfügt über ein eigenes Bad. Die Preise für eine Übernachtung betragen pro Person zwischen 28,- €

(Mehrbettkammer) und 58,- € (Einzelkammer). Die Preise für das Frühstück liegen zwischen 6,- und 7,- €. Weitere Informationen gibt es unter: [www.vandrarhemstockholm.se](http://www.vandrarhemstockholm.se) oder Tel.: 00468/463 22 80

Die AF CHAPMAN wurde 1888 bei der Whitehaven-Werft in Großbritannien gebaut und bis 1909 unter dem Namen DUNBOYNE als Handelsfahrer für die Reederei C. E. Martin in Dublin in der Australienfahrt eingesetzt. 1909 kaufte der norwegische Reeder Leif Gunderson das Schiff und setzte es unter gleichem Namen weiter als Frachtsegler ein. Die Reederei A.B. Transatlantik in Göteborg war ab 1915 Eigner und baute es zum Fracht fahrenden Segelschulsschiff mit Platz für 30 Schiffsjungen, um. Das Vollschiiff erhielt den Namen G. D. KENNEDY. Im Jahre 1923 erwarb die Schwedische Krone das Schiff und richtete es als reines Segelschulsschiff mit Platz für 200 Kadetten ein. Benannt wurde es nach dem Schiffsbaumeister und Vizeadmiral Frederik Henrik af Chapman (1721-1808). Bis zur Ausmusterung im Jahre 1937 machte die AF CHAPMAN Ausbildungsreisen auf allen Meeren der Welt. In der Folge diente es bis 1947 als schwimmende Marinekaserne. Die Stadt Stockholm erwarb dann das Schiff und stellte es der Svenska Turistföreningen als Herbergsschiff zur Verfügung. Diese Aufgabe erfüllt es bis heute in beispielhafter Weise.

In Göteborg, der Hafenstadt im Südwesten Schwedens, gibt es ein weiteres Hotelschiff, die Viermastbark VIKING aus dem Jahre 1906 (105,6 m lang, 13,7 m breit). Seit 1957 dient sie als stationäres Unterbringungs- und Ausbildungsschiff, zunächst für Schüler der Seefahrtsschule und in den 70er Jahren für Studenten der Touristik. Seit 1995 wird die VIKING als Hotel-, Tagungs- und Veranstaltungsschiff genutzt. Als Hotel wird sie mit drei Sternen bewertet und



Viking - Göteborg

das ist durchaus gerechtfertigt. Die 29 großzügigen Zimmer – es wäre verfehlt, von Kabinen oder Kammern zu sprechen – sind alle mit Dusche/WC ausgestattet, verfügen über eine Sitzecke, Kühlschrank, TV sowie Kaffee-/Teemaschine und Toaster. Es gibt nur Einzelzimmer und Doppelzimmer, die in zwei Kategorien eingeteilt sind: Standard und Economy. Für ein Standard-Einzelzimmer zahlt man incl. Frühstück rund 100,- € pro Nacht und für ein Doppelzimmer 80,- € pro Person. Die Preise sind im Hinblick auf Ausstattung und



Viking - Doppelzimmer



VIKING - Restaurant

Größe der Zimmer durchaus angemessen. Zu empfehlen ist auch das Restaurant an Bord. Weitere Auskünfte unter: [www.bankenviking.com](http://www.bankenviking.com) oder Tel.: 004631/635 800

Am 18. März 1907 wurde die VIKING bei der Burmester & Wains Werft in Kopenhagen mit komplettem Rigg vom Helgen gelassen. Da die Ballasttanks noch nicht ausreichend gefüllt waren kippte das Schiff in einer Böe um und blieb mit den Rahen auf dem Kai liegen. Nach dem Abnehmen einiger Rahen konnte es wieder aufgerichtet werden. Die Viking wurde als Fracht fahrendes Schulschiff für die dänische Handelsflotte erfolgreich genutzt und bot Platz für 80 Seeleute, davon 65 Kadetten. Es wurde in der



VIKING etwa 1927-1928

Salpeterfahrt eingesetzt. Im Jahre 1929 kaufte der finnische Reeder Gustaf Erikson (s.u. PASSAT) die Viermastbark und sie behielt ihren Namen. Sie war in der Getreidefahrt (Australien) eingesetzt und bildete weiterhin Schiffsjungen aus. Im Jahre 1948 war sie gemeinsam mit der PASSAT auf Weizenfahrt. Die Reederei Erikson stellte 1949 auf Dampf- und Motorschiffe um und verkaufte die Segelschifflotte. 1951 kaufte die Stadt Göteborg das Schiff und ließ es zu einer stationären Schuleinrichtung umbauen, die 1957 ihren Betrieb aufnahm. Seit 1995 ist die VIKING ein erfolgreiches Hotelschiff.



**LE PONANT**  
erprobt  
neues  
Segel-  
system

LE PONANT, Foto Philip Plisson

Als Kreuzfahrtschiff unter Segeln wurde die LE PONANT im Jahre 1991 auf der Werft Société Francaise de Construction Navale (SFCN) in Villeneuve-la-Garenne (bei Paris) fertiggestellt und von der Reederei Compagnie du Ponant in Betrieb genommen. Die LE PONANT ist 88,55 m lang (LüA) und fährt an den drei Masten drei Schoner- und zwei Stagssegel mit einer Gesamtfläche von 1500 m<sup>2</sup>. Der Diesel erbringt eine Leistung von 2284 PS. In den vier Passagierdecks ist Platz für 64 Reisende, die in 32 luxuriösen Kabinen untergebracht sind. Die Crew besteht aus 32 Personen. Die LE PONANT ist weltweit unterwegs und bietet den Passagieren Kreuzfahrten mit höchstem Komfort und französischer Lebensart. Das hat natürlich seinen Preis und pro Tag zahlt man rund 500 Euro. Seit Ende Oktober testet die LE PONANT ein neues Segelsystem unter dem Namen Solid Sail-System. Entwickelt wurde es von Chantiers de l'Atlantique, einem weltweit führendem Schiffbau-Unternehmen. Das aus Glasfaser-, Kohlefaser- und Epoxidharz-Paneelen und einem Carbon-Lamellenrahmen bestehende feste Segel soll eine deutlich höhere Antriebsleistung haben als herkömmliche Segel. Am Fockmast der LE PONANT wurde nun ein solches Segel mit einer Fläche von 300 m<sup>2</sup> montiert und soll für die Dauer eines Jahres getestet werden. Sollte sich die neue Technik bewähren, so wird das Solid Sail-System an allen Masten gefahren. Eine höhere Segelleistung wird dann den Einsatz des Schiffsdiesels reduzieren und so einen Beitrag zum Schutze des Klimas leisten.

**Aus Alt mach Neu**

Im Jahre 1911 lief bei der Lühring-Werft in Brake/Unterweser ein Zweimast-Toppsegelschoner vom Stapel, der auf den Namen META getauft und von der Reederei Oltmann in der Nord- und Ostsee als Frachtsegler eingesetzt wurde. Sie war rund 30 m lang und hatte eine Segelfläche von 365 m<sup>2</sup>. Nach dem ersten Weltkrieg ging sie als Reparationsleistung an Frankreich, erhielt einen Motor und wurde weiter als Frachtsegler genutzt. In den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts kaufte eine italienische Reederei die META und 1954 wurde das Rigg entfernt und ein neuer Motor eingebaut. Aus der META wurde das Motorschiff ONICE. Unter wechselnden Eignern wurde sie von Livorno aus und im Liniendienst zwischen Sizilien und der Insel Pantelleria eingesetzt. 1998



META in Öl

dann das Ende der ONICE. Sie wurde in Trapani/Sizilien aufgelegt und rostete vor sich hin bis sich vor einigen Jahren eine Projektgruppe aus Deutschland, Österreich und Italien zusammenfand um die ONICE wieder zum Frachtsegelschiff umzubauen, ohne Motor, ohne Emissionen und CO<sup>2</sup>-neutral. BRIGANTES wird der als Schonerbrigg getakelte Frachtsegler heißen. Sie wird Platz für 180 Tonnen Fracht haben und neben der Stammcrew (7 Personen) auch zehn Mitsegler/Tainees mitnehmen. Finanziert wird das Projekt durch Teilhaberanteile zu je 1.000 Euro. Die Brigantes-Gründer haben sich mit weiteren Frachtsegler-Pionieren zur Sail Cargo Alliance zusammen geschlossen, zu der auch Frachtsegler wie die TRES HOMBRES, NORDLYS und AVONTUUR gehören. Wie diese Schiffe wird auch sie fairtrade-Produkte transportieren. Derzeit erfolgt der Umbau auf einer Werft in Sizilien und 2019/2020 soll die BRIGANTES Segel setzen.



ONICE in Trapani

Noch eine Anmerkung: Die META wurde der heutigen EYE OF THE WIND nachempfunden und etwa zur gleichen Zeit auf der Lühring-Werft gebaut.

**Neuer Anfang – Neuer Name**

Als SEA CLOUD HUSSAR sollte das Kreuzfahrt-Segelschiff der Hamburger Reederei Sea Cloud Cruises GmbH schon 2012 in See gehen. Es kam jedoch alles anders. Die Werft im spanischen Vigo musste Insolvenz anmelden. Bis zur Abwicklung vergingen Jahre und der halbfertige Rumpf lag weiterhin in der Werft. Nun wird der Segler auf einer anderen Werft, der Metalships & Docks S.A.U., ebenfalls in Vigo, fertiggestellt. Die Inneneinrichtung im klassischen Yacht-Stil wurde von dem Hamburger Büro Partner Ship Design entworfen. Die Indienstellung ist für Sommer 2020 geplant. Unter dem neuen Namen SEA CLOUD SPIRIT wird das Vollschiff bis zu 136 Passagieren interessante Kreuzfahrten auf Viersterne-Niveau bieten. Die Unterbringung erfolgt in 69 Außenkabinen, von denen 25 über einen Balkon verfügen. Neben feinen Salons gibt es einen großzügigen Wellnessbereich, Sauna und Dampfbad. Auf dem Sonnendeck findet befindet sich ein zusätzlicher Fitnessbereich. Die SEA CLOUD SPIRIT hat eine Länge über alles von 138 m, der Großmast ist 57,70 m hoch und die 27 Segel ergeben eine Fläche von rund 4.000 m<sup>2</sup>. Das Schiff wird „von Hand“ gesegelt, ohne technische Hilfsmittel wie z.B. Rollrahen. Für Fahrten bei Flaute und zur Energieversorgung steht eine Hybrid-Anlage aus Diesel- und Elektromotor mit einer Leistung von insgesamt 4.600 PS bereit. Die Crew besteht aus 85 Personen.



Foto Victor H. Lorenzo



Foto Sea Cloud Spirit

NT



**Rückkehr der „Holzpantine“ – Sonderausstellung zum Expeditionsschiff FEUERLAND im Flensburger Schiffahrtsmuseum**

FEUERLAND in der Museumswerft Flensburg Foto Marcus Dewanger

**Andreas von Klewitz**

Noch schaut er recht traurig aus, der ehemalige Expeditions-kutter FEUERLAND. Seit Mai 2018 liegt er auf der Flensburger Museumswerft. Dabei ist die Geschichte des Schiffes die Geschichte einer Rettung! Sie wird in einer Sonderausstellung im gegenüberliegenden Schiffahrtsmuseum erzählt, die noch bis März 2019 gezeigt wird und die die einzelnen „Lebensabschnitte“ der Ketsch mit interessanten Exponaten illustriert. Die FEUERLAND wurde 1927 auf der Werft Krämer, Vagt & Beckmann in Büsum gebaut. Auftraggeber war der ehemalige Marineoffizier und „Flieger von Tsingtau“, Gunther Plüschow (1886-1931). Im November 1927 startete er zu seiner legendären Feuerland-Expedition und traf in Punta Arenas/Chile mit seinem Fliegerkameraden Ernst Dreblow zusammen, um in einem Wasserflugzeug unbekanntes Gebiet zu erkunden und zu kartografieren. Hierbei kam auch die FEUERLAND zum Einsatz. Der klobige Kutter, von Plüschow scherzhaft „Holzpantine“ genannt, diente den beiden Männern als



Gunther Plüschow

Treibstofflager, Werkstatt und Schutzhütte. Leider war die Karriere als Expeditionsschiff nur kurz. Als Plüschow 1929 sein Unternehmen aus finanziellen Gründen abbrechen musste, gelangte die FEUERLAND durch Verkauf an einen englischen Schafzüchter. Immerhin blieben zwei deutsche Besatzungsmitglieder an Bord und waren bis Ende der 1930er Jahre auf dem inzwischen in PENELOPE umbenannten Schiff eingesetzt. Nach einem Maschinenschaden lag der Kutter dann längere Zeit auf, bis er 1946 von der Regierung der Falklandinseln gekauft wurde. In der Folgezeit diente er als Versorgungsschiff, bis ihn 1968 die Handelsgesellschaft Falkland Island Company (FIC) erwarb. Diese nutzte ihn für Schaf- und Wolltransporte, zudem leistete die PENELOPE Unterstützung bei der Bergung der GREAT BRITAIN, des ersten Schiffs aus Eisen mit Propellerantrieb, das heute als Museumsschiff in Bristol liegt. Mit dem Beginn des Falkland-Krieges 1982 kamen auf die PENELOPE neue Aufgaben zu: Sie wurde von der argentinischen Marine requiriert und als Verbindungsschiff für

Truppen- und Treibstofftransporte eingesetzt. Beinahe wäre sie dabei von den Briten versenkt worden. Einmal eröffnete eine Fregatte das Feuer, ein anderes Mal wurde sie von einem Bomber angegriffen. Beides überstand der Kutter ohne größeren Schaden, sodass er nach Ende des Krieges wieder für die FIC fahren konnte und zuletzt als ornithologische Forschungsplattform diente.

Die entscheidende Wende trat 2001 ein, als der deutsche Kapitän auf großer Fahrt Bernd Buchner das ehemalige Expeditionsschiff entdeckte. Er erwarb es und gab ihm seinen alten Namen FEUERLAND bzw. TIERRA DEL FUEGO zurück. Zudem beschloss er, den Kutter von den Falkland-Inseln nach Deutschland zurückzubringen. Diese Unternehmung, im April 2006 mit großem Aufwand begonnen, musste jedoch wegen zunehmender Undichtigkeit abgebrochen und die FEUERLAND mit Hilfe eines Containerschiffs an ihren Bestimmungsort gebracht werden. Am 11. August 2006 war es soweit. Nach fast 80 Jahren legte Plüschows „Holzpantine“ in ihrem Heimathafen Büsum an. Seither setzt sich der „Förderkreis



FEUERLAND in Büsum, Foto Herbert Ortner

Kulturdenkmal Expeditionsschiff Feuerland e.V.“ mit dem Eigner, der „Denkmalschiff FEUERLAND gGmbH“, für den Erhalt des Schiffs ein. So erfolgte 2007 die Eintragung als „bewegliches Kulturdenkmal“ in die Denkmalliste des Landes Schleswig-Holstein. Im selben Jahr sollte dann auch die Restaurierung auf der Werft des Vereins „Jugend in Arbeit e.V.“ in Hamburg-Harburg beginnen, doch wurde das Vorhaben durch Konkurs verhindert. Nach einer längeren Zeit im Trockendock in Büsum wurde die FEUERLAND schließlich im Mai 2018 nach Flensburg gebracht, um auf der dortigen Museumswerft originalgetreu wiederhergestellt zu werden. Die Gesamtanierung wird vom Förderkreis mit 1,5 Millionen Euro veranschlagt, nach Abschluss der Arbeiten soll der Kutter als Netzwerk- und Traditionsschiff in Fahrt gebracht werden. Das Flensburger Schiffahrtsmuseum leistet in dieser Hinsicht mit seiner Ausstellung einen wertvollen Beitrag. Wer sich für Schiffs- und Expeditionsgeschichte interessiert, sollte sie sich unbedingt anschauen.



Foto gemeinfrei

## Französische Viermastbark ANTONIN von 1902 Klaus Intemann

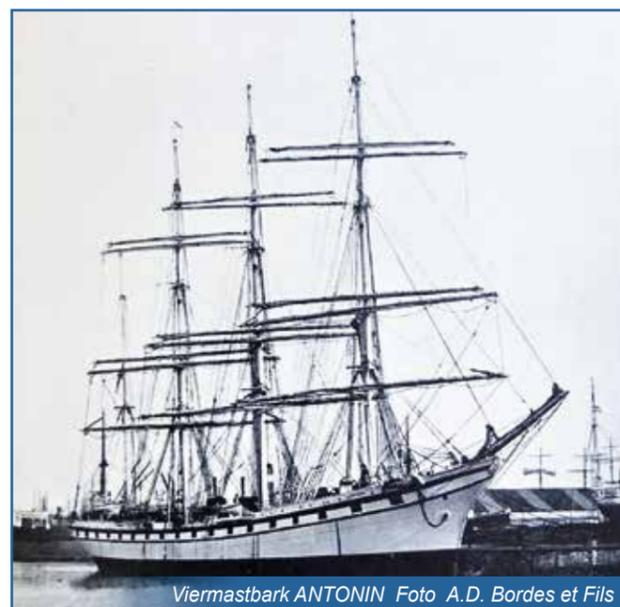
Die 1902 vom Stapel gelaufene Viermastbark ANTONIN gehörte zu den letzten für die berühmte französische Reederei A.D Bordes & Fils gebauten Segelschiffen. Der große Viermaster wurde auf den Vornamen eines der drei Söhne des Firmengründers getauft und war für den Transport von Salpeter aus Chile nach Europa vorgesehen. Die ANTONIN wurde von Bordes dann auch zeitlebens auf dieser Kap-Hoorn-Route eingesetzt.

Die Dünkirchener Segelschiffsreederei A. S. Bordes & Fils war um 1900 eine der größten verbliebenen Betreiber von Windjammern und stand der in Deutschland berühmten Reederei F. Laeisz in nichts nach. Die Bordes-Schiffe holten mit derselben Routine wie ihre deutschen Schwestern Nitrat aus Chile ums Kap Hoorn nach Europa. Auch die Kapitäne der Reederei Bordes gehörten wie die von Laeisz zu den besten der Welt.

Interessanterweise hatte Bordes bis 1901 nie Schiffe in ihrer Heimatstadt bauen lassen, gab aber dann vier Viermastbarken bei der Dünkirchener Großwerft Ateliers et Chantiers de France in Auftrag. Diese vier Schiffe sollten auch die letzten für Bordes gebauten Großsegler werden. Es handelte sich um die Schwesternschiffe-Paare ADOLPHE und ALEXANDRE sowie ANTONIN und VALPARAISO, die alle 1902 abgeliefert wurden. Alle hatten eine Tragfähigkeit von ca. 3.900 Tonnen, die Paare unterschieden sich aber durch unterschiedliche Aufbauten in der Nettoregistertonnage. Generell ist bei diesen vier Neubauten der große Unterschied zwischen Brutto- und Nettotonnage von 600-800 Registertonnen bemerkenswert. Bei der ebenfalls 1902 gebauten und ähnlich großen britischen Viermastbark ARROW (später der Flying-P-Liner PARMA) betrug die Differenz nur 100 RT. Erklärbar ist das durch die üppigen französischen Schiffsbau-Subventionen, die große Tonnagen begünstigten. Französische Großsegler hatten daher großzügige und vergleichsweise komfortable Unterkunftsdecks, die im Falle der ANTONIN vom Bug bis zum Großmast und vom Kreuzmast bis zum Heck reichten und also nur eine kurze Kuhl zwischen diesen beiden Masten zuließ.

Die ANTONIN wurde langjährig von Kapitän L. Bourgain und später für kürzere Perioden von den Kapitänen Gascon, Le Chevanton und Félix Lecoq befehligt. Die Viermastbar erzielte meist keine besonders schnellen Reisezeiten. Zwei Reisen stechen jedoch hervor. 1904 segelte sie unter Kapitän Bourgain in nur 75 Tagen von Port Talbot in Wales mit einer Ladung Kohle nach Iquique, wo sie am 15. Dezember 1904 einlief. Bourgain's Rekord konnte erst im Kriegsjahr 1915 geschlagen werden. Am 18. November 1915 lief sie unter dem Kommando von Félix Lecoq aus La Pallice in Frankreich aus und erreichte nach nur 72 Tagen am 29. Januar 1916 den Zielhafen Antofagasta in Chile. Bemerkenswert war auch die Umrundung von Kap Hoorn im April 1907. Kapitän Bourgain musste die ANTONIN dabei 32 Stunden lang durch ausgedehnte Eisfelder und um

zahlreiche große Eisberge herum manövrieren. Die letzte Fahrt der ANTONIN begann am 18. November 1916, als sie voll beladen und noch immer unter dem Kommando von Lecoq aus Iquique mit Ziel Brest auslief. Die Reise war von widrigen Winden geprägt und nach 77 Tagen hatte die Viermastbark gerade erst den Äquator im Atlantik hinter sich gelassen, als am Mittag des 3. Februar 1917 ein anscheinend norwegisches Vollschiff auf Gegenkurs gesichtet wurde. Das fremde Schiff stellte sich bald als der deutsche Segel-Hilfskreuzer SMS SEEADLER unter dem Kommando von Kapitänleutnant Graf Felix von Luckner heraus, der die ANTONIN mit einem Warnschuss vor den Bug stoppen ließ. Nach Durchsuchung und Übernahme der Besatzung wurde die Viermastbark dann auf 6°35' N, 33°29' W durch Sprengung versenkt. Ihre Mannschaft, allerdings ohne den unbeugsamen und der Spionage verdächtigen Kapitän Lecoq, wurde später mit weiteren Gefangenen von anderen Schiffen auf das ebenfalls gekaperte französische Vollschiff CAMBRONNE transferiert. Dieses wurde freigelassen und brachte die Besatzungen sicher nach Rio de Janeiro.



Viermastbark ANTONIN Foto A.D. Bordes et Fils

### Daten und Fakten der ANTONIN

Land: Frankreich  
 Schiffstyp: Viermastbark  
 Bauwerft: Ateliers et Chantiers de France, Dünkirchen  
 Stapellauf: 24. August 1902  
 Eigner: A. D. Bordes & Fils, Dünkirchen  
 Besatzung: 31 Mann (1917)  
 Schwesternschiff: VALPARAISO (1902)  
 Verbleib: Versenkt am 3. Februar 1917

### Technische Daten

Vermessung: 3.204 BRT / 2.662 NRT  
 Länge: 95,5 m über Deck  
 Breite: 13,7 m  
 Tiefgang: 7,4 m max.  
 Geschwindigkeit: ca. 17 kn max. unter Segeln

## Aufstand der Matrosen Tagebuch einer Revolution



von Dirk Liesemer, mit einem Vorwort von Norbert Lammert, 244 Seiten, Format 22x15 cm, gebunden, mit Schutzumschlag und Lesebändchen, mare-Verlag, 24,00 €

Wenige Tage im Herbst 1918 veränderten Gesellschaft und Politik in Deutschland radikal. Es begann mit dem Aufstand der Matrosen und endete mit dem Sturz der Monarchie. Deutschland wurde eine demokratische Republik.

In seinem Buch schildert Dirk Liesemer die Tage

vom 28. Oktober bis zum 12. November 2018.

Der Krieg galt als verloren, Waffenstillstandsverhandlungen wurden geführt und dennoch wollte Kaiser Wilhelm II die Flotte zum alles entscheidenden Kampf gegen England schicken. Die Matrosen, jahrelang schikaniert und mit schlechtem Essen versorgt, wollten es nicht hinnehmen nun noch in den Tod geschickt zu werden und löschten die Feuer unter den Kesseln. Aus gehorsamen Soldaten wurden „die Sturmvögel der Revolution“. In Wilhelmshaven übernahm ein Matrosenrat die Macht. Von hier aus ging der Aufstand weiter in andere Hafenstädte und erfasste auch die Garnisonen der Binnenstädte und die Arbeiterschaft in den Industrieregionen.

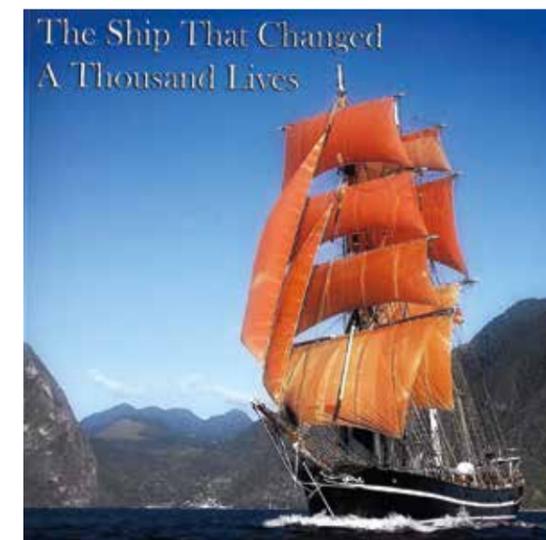
Der Autor beschreibt die Ereignisse in diesem deutschen Herbst in Form eines Tagebuchs und er nimmt die Leser mit auf eine Reise an die Schauplätze der Revolution, von Wilhelmshaven nach Kiel und weiter nach Berlin, Leipzig, Köln, München und in viele weitere Städte des Landes. Über zweihundert Zeitzeugen aus Politik und Kultur von Konrad Adenauer bis Stefan Zweig, begegnen dem Leser in Zitaten.

In einem Vorwort schreibt Norbert Lammert (2005-2017 Präsident des Bundestages): „Mit diesen Stimmen wird eine kurze Zeitspanne lebendig, voll Spannung, Ungeduld und Erwartung, die nicht nur historisches Interesse verdient, sondern deren Nachwirkungen bis in unsere Gegenwart reichen.“

Dem Autor ist es in überzeugender Weise gelungen ein Schlüsselereignis unserer Geschichte im 20. Jahrhundert in einer Klarheit und Nachvollziehbarkeit erlebbar zu machen die ihresgleichen sucht. Spannend wie ein Krimi, emotional wie ein Roman und informativ wie ein Kompendium der Geschichte. Unbedingt lesen.

Dirk Liesemer, geb. 1977, studierte Politik und Philosophie

in Münster und Rennes/Frankreich. Er besuchte die Henri-Nannen Journalistenschule in Hamburg und arbeitete als Redakteur in Berlin und München. Heute ist er als freiberuflicher Autor für diverse Magazine und Zeitschriften tätig. NT



## The Ship That Changed A Thousand Lives

Herausgeberin Ina Koys, Text und Bildband in englischer Sprache, 302 Seiten, 360 Fotos und Abbildungen in Farbe und s/w, Format 21,5x21,5 cm, Broschur, Verlag Amazon, 34,24 €, Bezug über Amazon ([www.amazon.com](http://www.amazon.com))

Über fünfzig Freunde der EYE OF THE WINDS haben an diesem prächtigen Buch mitgearbeitet und aus jeder Zeile heraus spürt man die Begeisterung für die über 100 Jahre alte Brigg mit dem bewegten Leben. 1911 auf der Lühring-Werft gebaut, trug sie Fracht in ihrem Bauch über nordeuropäische Wasser, sie fing Hering im Atlantik, führte die deutsche und schwedische Flagge, brannte nieder und begann ein neues Leben als Traumschiff einer Gruppe von Segelenthusiasten, die sie aus der Asche wieder auferstehen ließen und in den 70er Jahren wieder in Fahrt brachten. Ein Leben welches auch all diejenigen bewegt und verändert hat die in der Folge als „voyage crew“ mit der Brigg auf den Meeren dieser Welt unterwegs waren. Um es mit den Worten von Ronald Herkert, dem jetzigen Eigner, zu sagen: „Die EYE OF THE WIND ist ein Schiff mit eigenem Kopf und eigener Seele“. In jedem Alter ist es einfach, sich in das salzige Leben zu verlieben. Speziell dann wenn man gefordert ist die Geitae und Gordings zu holen, Nachtwache zu gehen, das Deck zu schrubben und Messing zu polieren während man sich an den schönsten Ecken der Welt wiederfindet ohne sich als Tourist zu fühlen. Kein Wunder, dass jeder der Mitsegler mehr als eine Geschichte zu erzählen hat. Ina Koys hat sich erfolgreich der aufwendigen Arbeit unterzogen diese Geschichten zu sammeln, zu sichten, unzählige Fotos zu bewerten und daraus dieses Buch zu gestalten. Ein Buch mit dem der Geist der alten Zeit der Segelschiffe in unsere Zeit gerettet wird und hunderte Menschen aller Länder zu langjährigen Freunden werden. Daniele Ravenna/NT

### Schwimmender Barock Das Schiff als Repräsentationsobjekt

Herausgeber Maike Priesterjahn und Claudia Schuster, 160 Seiten, 126 Abbildungen, Format 21 x 25,9 cm, Klappenbroschur, Inklusive Pop-up-Schiffsmodell, bebra-verlag, 24,00 €

Es ist ein ausgesprochen schönes Buch, der Begleitband zur Ausstellung „Architectura Navalis - Schwimmender Barock“ des Berliner Technikmuseums. Von der Kuratorin Maike Priesterjahn und der Leiterin des Sammlungsbereichs Schifffahrt und Nautik Claudia Schuster herausgegeben, wird darin die Wechselbeziehung von Schiffbauformen und repräsentativer Architektur an Land vom 15. bis 18. Jahrhundert dargestellt. Dabei erfährt der Leser u.a., wie sich Kriegsschiffe von bloßen Zweckfahrzeugen zu Objekten barocker Prachtentfaltung entwickelten, wie die Details ihrer Heckfassaden zu deuten sind und welche Ursprünge der Epochenbegriff Barock eigentlich hat. Für ihre Darstellung haben die Herausgeberinnen eine Reihe herausragender Spezialisten gewinnen können. Dazu gehören neben dem Vorstand der Stiftung Deutsches Technikmuseum, Prof. Dr. Dirk Böndel, der Kunstwissenschaftler Prof. Dr. Markus Neuwirth von der Universität Innsbruck, die Architekturwissenschaftlerin Prof. Dr.-Ing. Anke Fissabre von der FH Aachen und vor allem der Architekturhistoriker Prof. Dr. Jan Pieper, auf dessen Forschungsergebnissen Buch und Ausstellung basieren.

Eine Besonderheit des Buchs ist seine ansprechende Gestaltung. So finden sich zahlreiche zeitgenössische Stiche, Landkarten und Schiffsmodelle ebenso darin wie imposante Heckentwürfe französischer Künstler, die das umsetzen, was der Marineminister Ludwigs XIV., Jean-Baptiste Colbert, 1669 mit folgenden Worten gefordert hatte: „Es scheint mir angebracht, die Größe des Königs und seine Macht den entlegensten Ländern nicht nur durch die Anzahl seiner Schiffe, sondern ebenfalls durch die Pracht und Schönheit ihrer Ornamente zu vermitteln“. Die Sonderausstellung des Technikmuseums ist noch bis zum 13. Oktober 2019 zu sehen. Wer sich intensiver mit dem Thema auseinandersetzen möchte, dem sei das Begleitbuch wärmstens empfohlen. Mit seinen interessanten Fachbeiträgen und Abbildungen eignet es sich hervorragend als Geschenk, zumal im Umschlag eine Klappkarte des Linienschiffs LE SOLEIL ROYAL nach einer Vorlage des Modellbauers Hans Bosma enthalten ist.

Andreas von Klewitz



### Nordwasser

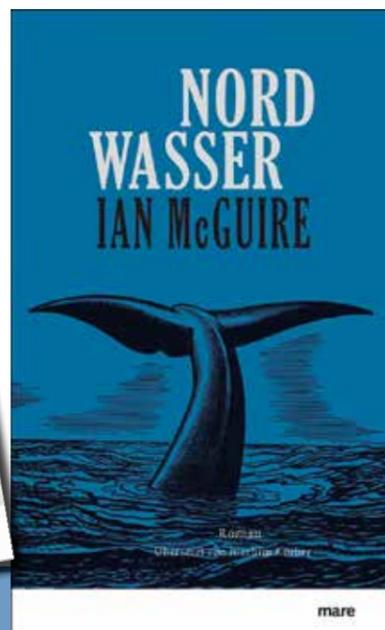
von Ian McGuire, Roman, aus dem Englischen übersetzt von Joachim Körber, 304 Seiten, Format 14x21 cm, gebunden mit Schutzumschlag und Lesebändchen, mareverlag, 22,- €

„John Drax kennt kein Gewissen. Er ist Harpunier auf der VOLUNTEER, einem Walschiff, das von England Kurs auf die arktischen Gewässer der Baffin-Bucht nimmt. Ebenfalls an Bord ist Patrick Sumner, ein Arzt von zweifelhaftem Ruf, der glaubt, schon alles gesehen zu haben – nicht ahnend, das seine größte Prüfung noch bevorsteht, nachdem er Drax einer ungeheuerlichen Tat überführt hat. Während sich der Konflikt zwischen den beiden Männern zuspitzt, wird auch der eigentliche Sinn der verhängnisvollen Expedition zunehmend klar...“, so der Klappentext.

Ion McGuire ist eine großartige Mischung zwischen Abenteuer- und Kriminalroman gelungen in dem die Lebensbedingungen auf einem Walfangschiff im 19. Jahrhundert einen packenden Hintergrund liefern und durch die Schönheit und Grausamkeit der Natur im Polarmeer illustriert werden. Ein Buch wie ein Orkan dem man nicht entkommen kann und in dem die Grenzen zwischen Gut und Böse zunächst nicht auszumachen sind. Ein historischer Roman der durch die Wucht seiner Sprache ein außergewöhnliches Leseerlebnis vermittelt. Die New York Times platzierte Nordwasser im Erscheinungsjahr 2016 unter die zehn besten Bücher des Jahres. Wer Jack London oder Joseph Conrad mag, der wird auch von Ian McGuire begeistert sein. Unbedingt lesen!!!

McGuire, Jahrgang 1964, wuchs in der nordenglischen Hafenstadt Hull auf und studierte an der University of Sussex Literaturwissenschaft. Er promovierte an der University of Virginia. Seit 1996 lehrt er an der University of Manchester. Er hat u.a. Arbeiten über Hermann Melville und Walt Whitman veröffentlicht. Nordwasser ist sein zweiter Roman.

Joachim Körber, geb. 1958 in Karlsruhe, arbeitet als Übersetzer und freiberuflicher Autor. Er gilt als Experte für phantastische Literatur. Die vorliegende Übersetzung ist eine kongeniale Leistung. 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](http://www.tallshipfriends.de) (Rubrik: Törnpläne)

### 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)							
GR03	31.04.19	Greifswald - Ostsee - Greifswald (Segeltraining)	04.05.19	belegt			
GR05	13.05.19	Greifswald - Kalmar/Schweden - Greifswald	19.05.19	453,00	585,00	408,00	527,00
GR06	29.05.19	Greifswald - Ystad/Schweden - Greifswald	02.06.19	315,00	403,00	284,00	363,00
GR07	04.06.19	Greifswald - Karlshamn/Schweden - Greifswald	09.06.19	384,00	494,00	346,00	445,00
GR08	11.06.19	Greifswald - Göteborg/Schw. - (evtl. Oslo) - Greifswald	25.06.19	1005,00	1313,00	905,00	1182,00
GR09	28.06.19	Greifswald - Swinemünde/Polen - Greifswald	01.07.19	244,00	312,00	220,00	281,00
GR10	03.07.19	Greifswald - Gdansk/Polen (Baltic Sail) - Greifswald	10.07.19	522,00	676,00	470,00	609,00
GR11	23.07.19	Greifswald - Simrishamn/Schweden - Greifswald	28.07.19	384,00	494,00	346,00	445,00
GR12	31.07.19	Greifswald - Karlskrona/Schweden (Baltic Sail) - Rostock	07.08.19	522,00	676,00	470,00	609,00
GR13	11.08.19	Rostock - Greifswald	14.08.19	244,00	312,00	220,00	281,00
GR14	20.08.19	Greifswald - Kopenhagen/DK - Greifswald	25.08.19	belegt			
GR15	28.08.19	Greifswald - Malmö/Schweden - Greifswald	01.09.19	315,00	403,00	284,00	363,00
GR16	02.09.19	Greifswald - Kolberg/Polen - Greifswald	08.09.19	belegt			
GR17	12.09.19	Greifswald - Swinemünde/Polen - Greifswald	16.09.19	belegt			
GR20	02.10.19	Greifswald - Ostsee - Greifswald (Segeltraining)	06.10.19	belegt			
GR21	09.10.19	Greifswald - Bornholm/DK - Greifswald	13.10.19	belegt			

### Bark ARTEMIS (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AR2604	26.04.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	03.05.19	750,00	750,00	675,00	675,00
AR0305	03.05.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	08.05.19	610,00	610,00	549,00	549,00
ARO305X	03.05.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau (Hafengeburtstag)	09.05.19	710,00	710,00	639,00	639,00
AR1905	19.05.19	Kiel-Holtenau - Nord-Ostseekanal - Oostende/B	23.05.19	belegt			
AR2605	26.05.19	Oostende - England - NOK - Kiel-Holtenau	31.05.19	belegt			
AR1905X	19.05.19	Kiel-H. - Oostende/B - England - Kiel-Holtenau ACHTUNG: Die Übernachtungen v. 23. bis 26.5. sind selbst zu organisieren.	31.05.19	920,00	920,00	828,00	828,00
AR0906	09.06.19	Kiel-Holtenau - Nord-Ostseekanal - Wilhelmshaven	14.06.19	630,00	630,00	567,00	567,00
AR0107	01.07.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	06.07.19	680,00	680,00	612,00	612,00
AR0607	06.07.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	12.07.19	770,00	770,00	693,00	693,00
AR2107	21.07.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	26.07.19	650,00	650,00	585,00	585,00
AR2607	26.07.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	29.07.19	450,00	450,00	405,00	405,00
AR0108	01.08.19	Kiel-Holtenau - Samsö/DK - Kopenhagen/DK - Rostock (Hanse Sail)	08.08.19	870,00	870,00	783,00	783,00
AR1108	11.08.19	Rostock - Kopenhagen/DK - Rostock	16.08.19	650,00	650,00	585,00	585,00
AR1608	16.08.19	Rostock - Bornholm/DK - Rostock	22.08.19	720,00	720,00	648,00	648,00

## Brigg EYE OF THE WIND (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
O2	11.01.19	Trinidad & Tobago - Karibik - Trinidad & Tobago	18.01.19		belegt		
E03	18.01.19	Trinidad & Tobago - Karibik - Grenada	25.01.19		belegt		
E04	25.01.19	Grenada - Karibik - Grenada	01.02.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E05	02.02.19	Grenada - St. Lucia - Martinique	09.02.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E06	09.02.19	Martinique - rund Antillen - St. Martin	16.02.19		belegt		
E07	16.02.19	St. Martin - Road Town/British Virgin Isl.	23.02.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E08	24.02.19	Road Town/BVI - Horta/Azoren	22.03.19	1944,00	2999,00	1495,00	2542,00
E14	14.05.19	Hamburg - Bremerhaven	21.05.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E16	27.05.19	Bremerhaven - Hamburg	31.05.19	644,00	990,00	495,00	842,00
E18	02.06.19	Hamburg - NOK - Kiel	05.06.19	351,00	540,00	270,00	459,00
E20	09.06.19	Kiel - Dän. Südsee - Kiel	14.06.19		belegt		
E21	14.06.19	Kiel - Rund Fünen - Kiel	21.06.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E23	02.07.19	Kiel - Kopenhagen/DK	06.07.19		belegt		
E24	06.07.19	Kopenhagen - Göteborg/N	12.07.19		belegt		
E25	12.07.19	Göteborg - Stavanger/N	20.07.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E26	20.07.19	Stavanger - Bergen/N	27.07.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E27	27.07.19	Bergen - Alesund/N	03.08.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E28	03.08.19	Alesund - Trondheim/N	10.08.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E29	10.08.19	Trondheim - Lerwick/UK	17.08.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E30	17.08.19	Lerwick - Kirkwall/UK	24.08.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E31	24.08.19	Kirkwall - Stornoway/UK	31.08.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E32	31.08.19	Stornoway - Lochalsh/UK	07.09.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E33	07.09.19	Kyle of Lochalsh - Oban/UK	14.09.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E34	14.09.19	Oban - Dublin/IRL	21.09.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E35	21.09.19	Dublin - Cardiff/UK	28.09.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E36	28.09.19	Cardiff - Plymouth/UK	05.10.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E37	08.10.19	Plymouth - Brest/F	15.10.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E38	15.10.19	Brest - Arrecife/Lanzarote	01.11.19	1365,00	2100,00	1050,00	1785,00
E39	02.11.19	Arrecife - Teneriffa/Kanar.	09.11.19	1138,00	1750,00	875,00	1488,00
E40	09.11.19	Teneriffa - Teneriffa/Kanar.	17.11.19	1300,00	2000,00	1000,00	1700,00
E41	20.11.19	Teneriffa - Marigot/St. Martin/Karibik	19.12.19	2262,00	3480,00	1740,00	2958,00
E42	22.12.19	Saint Martin - Saint Martin	03.01.20	1853,00	2850,00	1425,00	2423,00
E01	03.01.20	Saint Martin - Antigua	10.01.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E02	10.01.20	Antigua - Guadeloupe	17.01.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E03	17.01.20	Guadeloupe - Guadeloupe	24.01.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E04	24.01.20	Guadeloupe - Martinique	31.01.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E05	31.01.20	Martinique - Saint Martin	07.02.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E06	07.02.20	Saint Martin - Tortola/Brit. Virgin Isl.	14.02.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E07	14.02.20	Tortola - Tortola/BVI	21.02.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E08	21.02.20	Tortola - Tortola/BVI	28.02.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E09	01.03.20	Tortola - St. George's/Bermuda	11.03.20	943,00	1450,00	725,00	1233,00
E10	12.03.20	St. George's - Horta/Azoren	31.03.20	1424,00	2190,00	1095,00	1862,00
E11	02.04.20	Horta - Cherbourg/Frankreich	17.04.20	1099,00	1690,00	845,00	1437,00

## Barkentine ATLANTIS (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AT1705	17.05.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-H. (Sail&Bike)	26.05.19	1450,00	1450,00	1305,00	1305,00
AT2605	26.05.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-H. (Sail&Bike)	01.06.19	1000,00	1000,00	900,00	900,00
AT3006	30.06.19	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-H. (Sail&Bike)	09.07.19		belegt		
AT1007	10.07.19	Kiel-Holtenau - Cascais/P (bei Lissabon)	23.07.19	980,00	980,00	882,00	882,00
AT2307	23.07.19	Cascais - Olbia/Sardinien/I	03.08.19	980,00	980,00	882,00	882,00
AT1007X	10.07.19	Kiel-Holtenau - Cascais/P - Olbia/Sardinien/I	03.08.19	1760,00	1760,00	1584,00	1584,00
AT0308	03.08.19	Olbia - Korsika/F (verschiedene Häfen) - Olbia/Sardinien	10.08.19		belegt		
AT1008	10.08.19	Olbia - Korsika/F (versch. Häfen) - Porto Santo Stefano/I	17.08.19		belegt		

## 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							
Vorläufiger Törnplan für 2019/2020							
SV01	19.03.19	Kaliningrad/RU - Skagen-Reede/DK	25.03.19	600,00	770,00	540,00	693,00
SV02	25.03.19	Skagen-Reede - Bremerhaven/DE	30.03.19	520,00	650,00	468,00	585,00
SV03	30.03.19	Bremerhaven - r. Skagen - Warnemünde-Reede/DE	06.04.19	690,00	880,00	621,00	792,00
SV04	06.04.19	Warnemünde-Reede - Tallin/Estland	13.04.19	690,00	880,00	621,00	792,00
SV05	13.04.19	Tallin - Gdansk-Reede/PL	22.04.19	780,00	990,00	702,00	891,00
SV06	22.04.19	Gdansk-Reede - Kaliningrad/RUS	23.04.19	160,00	190,00	144,00	171,00
SV07A	29.04.19	Kaliningrad - Gdynia/PL	02.05.19	340,00	420,00	306,00	378,00
SV08	03.05.19	Gdynia - r. Skagen - Hamburg/DE Hafengeburtstag	09.05.19	670,00	790,00	603,00	771,00
SV09	11.05.19	Hamburg - r. Skagen - Swinoujscie/PL	18.05.19	690,00	880,00	621,00	792,00
SV10	18.05.19	Swinoujscie - Warnemünde-Reede/DE	25.05.19	690,00	880,00	621,00	792,00
SV11	25.05.19	Warnemünde-Reede - Hamburg/DE	01.06.19	690,00	880,00	621,00	792,00
SV12	01.06.19	Hamburg - Rouen/FR (L'armada de Rouen)	06.06.19	520,00	650,00	468,00	585,00
SV13	15.06.19	Rouen - Bordeaux/FR	20.06.19	520,00	650,00	468,00	585,00
SV14	22.06.19	Bordeaux - Skagen-Reede/DK	03.07.19	940,00	1200,00	846,00	1080,00
SV15	03.07.19	Skagen-Reede - Kaliningrad/RU	07.07.19	430,00	540,00	387,00	486,00
SV16	07.07.19	Kaliningrad - Raahe/FI	12.07.19	540,00	650,00	486,00	585,00
SV17	13.07.19	Raahe - Klaipeda/Litauen	21.07.19	780,00	990,00	702,00	891,00
SV18	23.07.19	Klaipeda - Gdynia-Reede/PL	31.07.19	780,00	990,00	702,00	891,00
SV19	31.07.19	Gdynia-Reede - Warnemünde/DE Hansesail	09.08.19	780,00	990,00	702,00	891,00
SV20	10.08.19	Warnemünde - Kaliningrad/RU	14.08.19	430,00	540,00	387,00	486,00
SV40	11.12.19	St.Petersburg/Russland - Las Palmas/Kanaren	01.01.20	1930,00	2500,00	1737,00	2250,00
SV41	07.01.20	Las Palmas - Montevideo/Uruguay	10.02.20	2600,00	3380,00	2340,00	3042,00
SV42	13.02.20	Montevideo - Insel Südgeorgien/GB	25.02.20	1050,00	1310,00	945,00	1179,00
SV43	25.02.20	Insel Südgeorgien - Kapstadt/Südafrika	16.03.20	1560,00	2020,00	1404,00	1818,00
SV44	18.03.20	Kapstadt - Port Louis/Mauritius	05.04.20	1400,00	1820,00	1260,00	1638,00
SV45	06.04.20	Port Louis - Mumbai (Bombay)/Indien	26.04.20	1630,00	2150,00	1467,00	1935,00
SV46	28.04.20	Mumbai - Singapur/Republik Singapur	16.05.20	1400,00	1820,00	1260,00	1638,00
SV47	18.05.20	Singapur - Qingdao/China	06.06.20	1480,00	1920,00	1332,00	1728,00
SV48	07.06.20	Qingdao - Pusan/Südkorea	12.06.20	520,00	650,00	468,00	585,00
SV49	15.06.20	Pusan - Wladiwostok/Russland	20.06.20	520,00	650,00	468,00	585,00
SV50	29.06.20	Wladiwostok - Nagasaki/Japan	05.07.20	610,00	770,00	549,00	693,00
SV51	07.07.20	Nagasaki - Pearl Harbor/Hawai/USA	06.08.20	2300,00	2990,00	2070,00	2691,00
SV52	08.08.20	Pearl Harbor - San Francisco/USA	25.08.20	1340,00	1730,00	1206,00	1557,00
SV53	27.08.20	San Francisco - Acapulco/Mexico	11.09.20	1190,00	1530,00	1071,00	1377,00
SV54	13.09.20	Acapulco - Panama/Panama	25.09.20	780,00	990,00	702,00	891,00
SV55	27.09.20	Panama - Havanna/Cuba	07.10.20	860,00	1100,00	774,00	990,00
SV56	09.10.20	Havanna - New York/USA	20.10.20	940,00	1200,00	846,00	1080,00
SV57	22.10.20	New York - Saint Johns/Canada	31.10.20	780,00	990,00	702,00	891,00
SV58	02.11.20	Saint Johns - Reykjavik/Island	14.11.20	1020,00	1300,00	918,00	1170,00
SV58	16.11.20	Reykjavik - Le Havre/Frankreich	27.11.20	940,00	1200,00	846,00	1080,00
SV60	29.11.20	Le Havre - Gdansk/Polen	08.12.20	780,00	990,00	702,00	891,00
SV61	10.12.20	Gdansk - Kaliningrad/Russland	12.12.20	260,00	300,00	234,00	270,00

## Dreimast-Großtoppsegelschoner FRIDTJOF NANSEN (Deutschland) (ex. EDITH)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
Preise für Tages- und Abendfahrten (Hanse Sail Rostock) auf Anfrage (040/94790418, e-mail: <a href="mailto:verein@tallshipfriends.de">verein@tallshipfriends.de</a> )							
FNST01	18.04.19	Wismar/D - Ostsee - Wismar/D	22.04.19	335,00	500,00	302,50	452,50
FNFT01	20.07.19	Wismar - Abenraa/Dänemark	25.07.19	400,00	595,00	361,00	538,00
FNFT02	26.07.19	Abenraa - Kopenhagen/Dänemark	01.08.19	465,00	690,00	419,50	623,50
FNFT03	02.08.19	Kopenhagen - Rostock/D (Hanse Sail)	07.08.19	400,00	595,00	361,00	538,00
FNFT04	12.08.19	Rostock (Hanse Sail) - Kopenhagen/Dänemark	18.08.19	465,00	690,00	419,50	623,50
FNFT05	19.08.19	Kopenhagen - Wismar/D	25.08.19	465,00	690,00	419,50	623,50

## Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT II (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AL0619	08.02.19	Santa Cruz d.T. - Santa Cruz d.T./E	16.02.19	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL0719	16.02.19	Santa Cruz d.T. - Las Palmas/E	24.02.19	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL0819	24.02.19	Las Palmas - Las Palmas/E	06.03.19	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL0919	06.03.19	Las Palmas - Santa Cruz d.T./E	15.03.19	855,00	1341,00	770,00	1207,00
AL1019	15.03.19	Santa Cruz d.T. - Setubal/P	25.03.19	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL1119	25.03.19	Setubal - Bordeaux/F	05.04.19	1045,00	1639,00	941,00	1476,00
AL1219	05.04.19	Bordeaux - Cherbourg/F	13.04.19	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL1319	13.04.19	Cherbourg - Bremerhaven/D	19.04.19	595,00	894,00	536,00	805,00
AL2119	04.05.19	Bremerhaven - Cuxhaven/D	09.05.19	495,00	795,00	446,00	716,00
AL2219	10.05.19	Cuxhaven - Hamburg/Hafengeburtstag	10.05.19	125,00	175,00	113,00	158,00
AL2619	13.05.19	Hamburg - Frederikshavn/DK	18.05.19	495,00	795,00	446,00	716,00
AL2719	18.05.19	Frederikshavn - Travemünde/D	24.05.19	594,00	894,00	535,00	805,00
AL3119	26.05.19	Travemünde - Gdynia/Polen	01.06.19	594,00	894,00	535,00	805,00
AL3219	01.06.19	Gdynia - St.Petersburg/RUS	09.06.19	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL3319	09.06.19	St.Petersburg - Pori/Finnland	19.06.19	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL3419	19.06.19	Pori - Kaliningrad/RUS	27.06.19	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL3519	27.06.19	Kaliningrad - Aalborg/DK	05.07.19	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL3619	05.07.19	Aalborg - Fredrikstad/NOR (TS-Race 1)	13.07.19	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL3719	13.07.19	Fredrikstad - Bergen/NOR (Cruise in Company)	23.07.19	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL3819	23.07.19	Bergen - Belfast/IRL - Liverpool/GB	03.08.19	1045,00	1639,00	941,00	1475,00
AL3919	03.08.19	Liverpool - Dublin/IRL - Bilboa/Spanien	15.08.19	1140,00	1788,00	1026,00	1609,00
AL4019	15.08.19	Bilboa - Malaga/Spanien	28.08.19	1235,00	1937,00	1112,00	1743,00
AL4119	28.08.19	Malaga - Mahon/Menorca (Spanien)	04.09.19	665,00	1043,00	599,00	939,00
AL4219	04.09.19	Mahon - Valetta/Malta	13.09.19	855,00	1341,00	770,00	1207,00
AL4319	13.09.19	Valetta - Lavrion/Griechenland	22.09.19	855,00	1341,00	770,00	1207,00
AL4419	22.09.19	Lavrion - Palermo/Sizilien	01.10.19	855,00	1341,00	770,00	1207,00
AL4519	01.10.19	Palermo - Cartagena/Spanien	11.10.19	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL4619	11.10.19	Cartagena - Alicante/Spanien	18.10.19	950,00	1490,00	855,00	1341,00

## Brigg ROALD AMUNDSEN (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
R650	11.02.19	S.Cruz de Tenerife - Lissabon/P	23.02.19	865,00	1055,00	814,00	961,00
R651	24.02.19	Lissabon - Vigo/E	03.03.19	495,00	635,00	455,00	560,00
R652	04.03.19	Vigo - Cherbourg/F	16.03.19	565,00	750,00	525,00	672,00
R653	16.03.19	Cherbourg - Amsterdam/NL	23.03.19	465,00	570,00	425,00	495,00
R654	24.03.19	Amsterdam - Kiel/D	30.03.19	495,00	635,00	455,00	560,00
R656	19.04.19	Kiel - Emden/D	22.04.19	235,00	350,00	195,00	275,00
R658	03.05.19	Eckernförde - Dän. Südsee - Wismar/D	11.05.19	515,00	665,00	475,00	590,00
R662	02.06.19	Eckernförde - Dän. Südsee - Eckernförde/D	07.06.19	365,00	550,00	325,00	475,00
R663	07.06.19	Eckernförde - Dän. Südsee - Eckernförde/D	10.06.19	290,00	425,00	250,00	350,00
R665		Kieler Woche, 22.06.19 - 28.06.19, Tagestörns		55,00	85,00	55,00	85,00
R666	30.06.19	Kiel - Aalborg/DK	05.07.19	415,00	590,00	375,00	515,00
R667	05.07.19	Aalborg - Frederikstad/N (TS-Race 1)	13.07.19	535,00	790,00	495,00	710,00
R670	03.08.19	Aarhus - Rostock/D (Hanse Sail)	08.08.19	465,00	600,00	425,00	525,00
R671		Hanse Sail, 09.08.19 - 11.08.19, Tagestörns		55,00	85,00	55,00	85,00
R674	01.09.19	St. Petersburg/RUS - Stockholm/S	09.09.19	565,00	755,00	525,00	676,00
R675	10.09.19	Stockholm - Sassnitz/Rügen/D	20.09.19	665,00	925,00	625,00	838,00

## Vollschiff DAR MLODZIEZY (Polen)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)
				10-Bett Kabine		Doppelkabine	
DM816	17.02.19	New York - Horta/Azoren/P	06.03.19				
DM817	08.03.19	Horta - Gdynia/Polen	28.03.19				

## 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)							
CR0104	01.04.19	Harlingen/NL - Stavanger/Norwegen	04.04.19	341,00	401,00	307,00	361,00
CR0504	05.04.19	Stavanger/Norw. - Tromsö/Norwegen	10.04.19	429,00	504,00	386,00	454,00
CR2104	21.04.19	Tromsö/Norwegen - Alesund/Norwegen	25.04.19	429,00	504,00	386,00	454,00
CR2905	29.05.19	Oslo/Norwegen - Skagen - Oslo/Norwegen	02.06.19	516,00	607,00	465,00	547,00
CR1906	19.06.19	Oslo/Norwegen - Arendal - Stavanger/Norwegen	22.06.19	420,00	494,00	378,00	445,00
CR2306	23.06.19	Stavanger - Stavanger (Wandern und Segeln)	27.06.19	516,00	607,00	465,00	547,00
CR2806	28.06.19	Stavanger/Norwegen - Aalborg/Dänemark	03.07.19	516,00	607,00	465,00	547,00
CR0607	06.07.19	Aalborg/DK - Frederikstad/N (Tall Ships Race 1)	11.07.19	656,00	771,00	591,00	694,00
CR1407	14.07.19	Frederikstad - Bergen/N (Cruise in Company)	21.07.19	778,00	915,00	701,00	824,00
CR2407	24.07.19	Bergen - Aarhus/DK (Tall Ships Races 2)	01.08.19	865,00	1018,00	779,00	917,00
CR0308	03.08.19	Aarhus/DK - Kristiansand/Norw. (in Company SÖRLANDET)	06.08.19	306,00	370,00	276,00	333,00
CR0708	07.08.19	Kristiansand/N - Arendal/N (Wandern und Segeln)	12.08.19	516,00	607,00	465,00	547,00

## Viermast-Gaffelschoner SANTA MARIA MANUELA

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
SMM901	17.04.19	Lissabon/Portugal - Castellon/Spanien	24.04.19	745,00	745,00	671,00	671,00
SMM902	30.04.19	Castellon/Portugal - Portimao/Portugal	06.05.19	645,00	645,00	581,00	581,00
SMM903	27.05.19	Lissabon/P - Rouen/Frankr. (L'Armada 2019)	10.06.19	495,00	645,00	446,00	581,00
SMM	16.06.19	Le Havre/F - Guernsey/UK - Bordeaux/F	25.06.19	Vereinstörn		760,00	760,00
SMM904	26.06.19	Bordeaux/F - La Coruna/Span. - Porto/Portugal	02.07.19	565,00	745,00	509,00	671,00
SMM905	04.07.19	Porto/Portugal - Lissabon/Portugal	11.07.19	210,00	345,00	189,00	311,00
SMM906	17.07.19	Lissabon/Portugal - Horta/Azoren/Portugal	25.07.19	525,00	700,00	472,50	630,00
SMM911	09.08.19	Horta/Azoren - Inselhopping - Horta/Azoren	16.08.19	685,00	895,00	616,50	805,50
SMM912	16.08.19	Horta/Azoren - Inselhopping - Horta/Azoren	23.08.19	685,00	895,00	617,00	806,00
SMM913	23.08.19	Horta/Azoren - Tauchexpedition - Horta/Azoren	30.08.19	685,00	895,00	617,00	806,00
SMM914	30.08.19	Horta/Azoren - Tauchexpedition - Horta/Azoren	06.09.19	685,00	895,00	617,00	806,00
SMM915	06.09.19	Horta/Azoren - Lissabon/Portugal	15.09.19	565,00	745,00	509,00	671,00
SMM916	03.10.19	Lissabon/Portugal - Funchal/Madeira/Portugal	10.10.19	535,00	695,00	482,00	626,00
SMM917	11.10.19	Funchal/Madeira - Isl. Porto Santo - Isl. Desertas	14.10.19	belegt			
SMM918	15.10.19	Funchal/Madeira - Sal/Kapverde	26.10.19	610,00	795,00	549,00	716,00
SMM919	26.10.19	Sal - Sao Vicente/Kapverde, Tauchexpedition	02.11.19	695,00	895,00	626,00	806,00
SMM920	02.11.19	Sao Vicente - Sal/Kapverde, Tauchexpedition	09.11.19	695,00	895,00	626,00	806,00
SMM921	09.11.19	Sal/Kapverde - Las Palmas/Kanaren/Spanien	16.11.19	495,00	645,00	446,00	581,00
SMM922	17.11.19	Las Palmas/Kanaren - Inselhopping - Las Palmas	23.11.19	595,00	795,00	536,00	716,00
SMM923	24.11.19	Las Palmas/Kanaren - Inselhopping - Las Palmas	30.11.19	595,00	795,00	536,00	716,00
SMM924	01.12.19	Las Palmas/Kanaren - Funchal/Madeira/Portugal	08.12.19	645,00	845,00	581,00	761,00
SMM925	08.12.19	Funchal/Madeira - Inselhopping - Funchal/Madeira	11.12.19	295,00	395,00	266,00	356,00
SMM926	15.12.19	Funchal/Madeira - Lissabon/Portugal	22.12.19	445,00	545,00	401,00	491,00

## Barkentine ANTIGUA (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)
				Doppelkabine Etagenbett		Doppelkabine 2 Einzelbetten	
AN2606	26.04.19	Harlingen/NL - Nordsee - Bodö/Norwegen	07.05.19	860,00	774,00	960,00	864,00
AN2305	23.05.19	Longyearbyen/Spitzbergen - West.u Nordküste - Longyearbyen	31.05.19	2700,00	2430,00	2950,00	2655,00
AN1009	10.09.19	Longyearbyen/Spitzbergen - West.u Nordküste - Longyearbyen	18.09.19	2700,00	2430,00	2950,00	2655,00
Nordlicht und Wale (Bei Buchung bis zum 1. März 2019 gibt es 10 % Rabatt auf die genannten Preise)							
AN0311	03.11.19	Bodö/Norwegen - Svalvaer/Lofoten/Norwegen (Expeditionstörn mit Führer)	09.11.19	1325,00	1192,50	1475,00	1327,50
AN1011	10.11.19	Svalvaer/Norw. - Tromsö/Norwegen (Expeditionstörn mit Führer)	16.11.19	1325,00	1192,00	1475,00	1327,00
AN1711	17.11.19	Tromsö/Norwegen - Fjorde und Wale - Tromsö/Norw.	22.11.19	850,00	765,00	950,00	855,00
AN2211	22.11.19	Tromsö/Norwegen - Fjorde und Wale - Tromsö/Norw.	24.11.19	450,00	405,00	500,00	450,00
AN2411	24.11.19	Tromsö/Norwegen - Fjorde und Wale - Tromsö/Norw.	29.11.19	850,00	765,00	950,00	855,00
AN2911	29.11.19	Tromsö/Norwegen - Fjorde und Wale - Tromsö/Norw.	01.12.19	450,00	405,00	500,00	450,00
AN2812	28.12.19	Tromsö/Norwegen - Silvester-Special - Tromsö/Norw.	01.01.20	980,00	882,00	1080,00	972,00

**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							
Vorläufiger Törnplan für 2019/2020							
KR01	03.04.19	Kaliningrad/RUS - Skagen/Reede/DK	08.04.19	520,00	650,00	468,00	585,00
KR02	08.04.19	Skagen/Reede - Vigo/Reede/Spanien	16.04.19	690,00	900,00	621,00	810,00
KR03	16.04.19	Vigo/Reede - Teneriffa/Kanaren	23.04.19	690,00	900,00	621,00	810,00
KR04	24.04.19	Teneriffa - Vigo/Reede	02.05.19	690,00	900,00	621,00	810,00
KR05	02.05.19	Vigo/Reede - Hamburg/DE/Hafengeburtstag	09.05.19	690,00	900,00	621,00	810,00
KR06	11.05.19	Hamburg - rund Skagen - Gdansk/Polen	18.05.19	690,00	900,00	621,00	810,00
KR07	18.05.19	Gdansk - Kaliningrad/RUS	19.05.19	160,00	190,00	144,00	171,00
KR08	24.05.19	Kaliningrad - Gdansk/Polen	26.05.19	250,00	310,00	225,00	279,00
KR09	26.05.19	Gdansk - rund Skagen - Rouen/FR	06.06.19	940,00	1200,00	846,00	1080,00
KR10	15.06.19	Rouen - Bordeaux/FR	20.06.19	520,00	650,00	468,00	585,00
KR11	22.06.19	Bordeaux - r. Skagen - Warnemünde/Reede/DE	02.07.19	860,00	1100,00	774,00	990,00
KR12	02.07.19	Warnemünde/Reede - Kaliningrad/RUS	04.07.19	250,00	300,00	225,00	270,00
KR40	05.12.19	Kaliningrad - Teneriffa/Kanaren/Spanien	25.12.19	1560,00	2020,00	1404,00	1818,00
KR41	28.12.19	Teneriffa - Rio de Janeiro/Brasilien	22.01.20	1930,00	2500,00	1737,00	2250,00
KR42	25.01.20	Rio de Janeiro - Montevideo/Uruguay	01.02.20	780,00	990,00	702,00	891,00
KR43	03.02.20	Montevideo - Beagle Kanal - Ushuaia/Argentinien	12.02.20	1720,00	2200,00	1548,00	1980,00
KR44	14.02.20	Ushuaia - Beagle Kanal - Südgeorgien/Großbrit.	20.02.20	1200,00	1490,00	1080,00	1341,00
KR45	20.02.20	Südgeorgien - Buenos Aires/Argentinien	01.03.20	960,00	1230,00	864,00	1107,00
KR46	03.03.20	Buenos Aires - Las Palmas/Kanaren/Spanien	01.04.20	2250,00	2900,00	2025,00	2610,00
KR47	03.04.20	Las Palmas - Nouadhibou/Mauretanien	08.04.20	430,00	540,00	387,00	486,00
KR48	10.04.20	Nouadhibou - Casablanca/Marokko	16.04.20	690,00	880,00	621,00	792,00
KR49	17.04.20	Casablanca - Gibraltar - Haifa/Israel	01.05.20	1180,00	1520,00	1062,00	1368,00
KR50	02.05.20	Haifa - Bosphorus - Sotschi/Russland	12.05.20	860,00	1100,00	774,00	990,00

**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)							
SL0105	01.05.19	Bergen/N - Shetland(Folk Festival)/UK - Bergen/N	07.05.19	695,00	868,00	625,00	781,00
SL0606	06.06.19	Bergen - Lerwick/Shetland/UK - Bergen/N	11.06.19	580,00	725,00	522,00	652,00
SL2906	29.06.19	Bergen - Aalborg/DK (Start Tall Ships Races)	02.07.19	348,00	435,00	313,00	391,00
SL0607	06.07.19	Aalborg - Frederikstad/N (TSR 1)	11.07.19	580,00	725,00	522,00	652,00
SL1407	14.07.19	Frederikstad - Bergen/N (Cruise in Company)	21.07.19	898,00	1120,00	808,00	1008,00
SL2407	24.07.19	Bergen - Aarhus/DK (TSR 2)	01.08.19	985,00	1156,00	832,00	1040,00

**Dreimast-Toppsegelschoner THOR HEYERDAHL (Deutschland)**

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
T122A	02.05.19	Kiel - Ostsee - Kiel (Ausbildungstörn, Bewerbung erforderlich)	11.05.19	317,00	439,00	288,00	400,00
T139	19.05.19	Kiel - Ostsee - Kiel	23.05.19	298,00	440,00	270,00	400,00
T182A	01.07.19	Kiel - Ostsee - Kiel (Törn für chronisch kranke Kinder)	05.07.19	202,00		202,00	
T186A	05.07.19	Kiel - Ostsee - Kiel (KUS-Jugendreise, Englisch)	22.07.19	1572,00		1417,00	
T203A	22.07.19	Kiel - Ostsee - Kiel (KUS-Jugendreise)	01.08.19	1012,00		913,00	
T220A	08.08.19	Rostock - Ostsee - Rostock	11.08.19		Preise folgen		
T223A	11.08.19	Rostock - Ostsee - Rostock (KUS-Jugendreise, Engl.)	28.08.19	1572,00		1417,00	
T257A	14.09.19	Kiel - Ostsee - Kiel (Jugend- und Erwachsenenreise)	20.09.19		Preise folgen		
T268A	25.09.19	Kiel - Ostsee - Kiel (Ausbildungstörn, Bewerbung erforderlich)	02.10.19	252,00	354,00	229,00	323,00

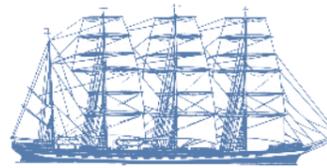


**SEDOV (1921, ex Magdalene Vinnen, ex Kommodore Johnsen)**  
Kaliningrad/Russland. Der größte Windjammer der Welt.



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.

**ARTEMIS (1926) Franeker/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.

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



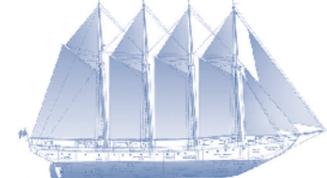
Bark, 2.026m² Segel, Mast 48m, Länge 98m, 450 PS Diesel, Crew 17, Trainees 150. Zwei Divisionsräume mit Hängematten, Schlafsack erforderlich. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

**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, 1015 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.

**ATLANTIS (1905) Hoorn/Niederlande.**  
Als Feuerschiff gebaut



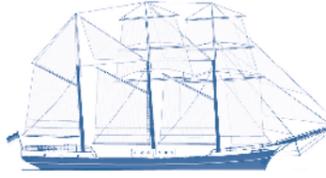
Barkentine, 742m² Segel, Mast 33m, Länge 57m, 750 PS Diesel, Crew 6, Trainees 36. Doppelkabinen, Dusche/WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

**ANTIGUA (1957) Franeker/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.

**FRIDTJOF NANSEN (1919, ex Edith) Stralsund/Deutschland**  
Filmschiff in TV-Serie „Windstärke 8“



Dreimast-Großtoppsegelschoner, 850m² Segel, Mast 32m, Länge 52m, 260 PS Diesel, Crew 8, Trainees 36. Mehrbettkabinen mit Etagenkojen. Bettuch, Schlafsack und Handtuch sind mitzubringen. Verpflegung gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit obligatorisch.

**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, 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,  
www.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@mz-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 2019

**LIBERTY TALL SHIPS REGATTA**

www.sailtraininginternational.org  
Rouen/Frankreich 06.-16. Juni 2019  
Regatta  
Scheveningen/Niederlande 20.-23. Juni 2019

**THE TALL SHIPS RACES 2019**

www.sailtraininginternational.org  
Aalborg/Dänemark 03.-06. Juli 2019  
Race 1 Aalborg/Fredrikstad  
Fredrikstad/Norwegen 11.-14. Juli 2019  
Cruise in Company Fredrikstad/Bergen  
Bergen/Norwegen 21.-24. Juli 2019  
Race 2 Bergen/Aarhus  
Aarhus/Dänemark 01.-04. August 2019

**SCF BLACK SEA TALL SHIPS REGATTA**

www.sailtraininginternational.org  
Varna/Bulgarien 21.-24. September 2019  
Race 1 Varna/Sochi  
Sochi/Russland 01.-04. Oktober 2019  
Race 2 Sochi/Novorossiysk  
Novorossiysk/Russland 06.-09. Oktober 2019

**HAMBURGER HAFENGEURTSTAG 2019**

www.hamburg.de  
Hamburg 10.-12. Mai 2019

**FLENSBURGER RUMREGATTA**

www.rumregatta.de  
Flensburg 29. Mai – 01. Juni 2019

**OOSTENDE VOOR ANKER**

www.oostendevooranker.be  
Ostende/Belgien 09.-12. Mai 2019

**SEESTADTFEST BREMERHAVEN**

www.bremerhaven.de  
Bremerhaven 23.-26. Mai 2019

**KIELER WOCHE**

www.kieler-woche.de  
Kiel 22.-30. Juni 2019

**WOCHE ENDE AN DER JADE**

www.wochenendeanderjade.de  
Wilhelmshaven 04.-07. Juli 2019

**BALTIC SAIL 2019**

www.balticsail.pl  
Gdansk (Danzig)/Polen 05.-08. Juli 2019

**WARNEMÜNDER WOCHE**

www.warnemuender-woche.com  
Warnemünde 06.-14. Juli 2019

**128. TRAVEMÜNDER WOCHE**

www.travemuender-woche.com  
Travemünde 19.-28. Juli 2019

**HANSE SAIL ROSTOCK**

www.hansesail.com  
Rostock 08.-11. August 2019

## TSF BACK & STAMMTISCH

**Berlin**  
TSF-Treff jeden letzten Freitag in jedem ungeraden Monat um 19.00 Uhr Restaurantschiff „van Loon“ Carl-Herz-Ufer 5, Kreuzberg  
Kontakt: 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, Lilienstr. 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



## Segelschiffe als Dekoration

Das Segelschiff als Motiv für funktionale und dekorative Dinge ist sehr beliebt. Die Grenze zwischen Kunst und Kitsch, Schönheit und Scheußlichkeit ist fließend. Aber jeder sieht diese Dinge mit anderen Augen und „wat dem eenen sin Uhl is dem annern sin Nachtigall“.

NT



Gürtelschnalle in Metallguss und Einbrennlackierung



Korkenzieher aus Kunstharz-Bakelit



Kleiderhaken



Aschenbecher aus Zinn



Flaschenhalter aus Eisen, 42 cm lang



Toilettendeckel



Flachmann aus Edelstahl



Windlicht Segelschiff

# TAUCHEN SIE EIN IN DIE ABENTEUERLICHE WELT DER TRADITIONSSCHIFFE!

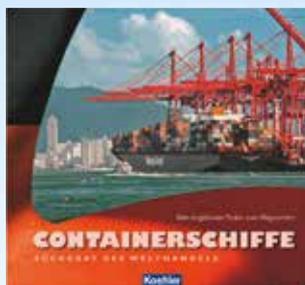
MEHR ALS  
180  
FARBFOTOS!



Eigel Wiese  
**HAMBURGS MARITIME  
SCHÄTZE – An Bord  
der Traditionsschiffe auf  
Elbe und Alster**  
Hardcover, 26 x 24 cm,  
176 Seiten,  
zahlreiche Farb-Abbildungen,  
**ISBN 978-3-7822-1291-5**

Erleben Sie die spannenden Lebensgeschichten von Hamburgs Traditionsschiffen! Schifffahrtsjournalist Eigel Wiese nimmt Sie mit auf einen abenteuerlichen Ausflug in die Welt der schwimmenden Oldtimer. Wenn er von der »Cap San Diego«, dem größten fahrfähigen Museumsschiff der Welt, berichtet, oder dem Eisbrecher »Stettin«, dem weltweit größten, noch kohlegefeuerten, seegehenden Dampfschiff, dann ist es, als seien Sie mit an Bord.

**ENTDECKEN SIE UNSER SPANNENDES PROGRAMM RUND UM DIE SCHIFFFAHRT:**



ISBN 978-3-7822-1316-5



ISBN 978-3-7822-1312-7



ISBN 978-3-7822-1203-8

HAMBURG • GENUSS • GESCHICHTE • KUNST • REISE • MARITIMES • TECHNIK • KALENDER • SCHIFFFAHRT • E-BOOKS

**Koehler**  
koehler-books.de