



TALL-SHIP

news

NR. 113
III/2020



AUFLÖSUNG EINES SCHIFFSMUSEUMS

Hochwertige Modelle in Top-Qualität, einmalige Gelegenheit: Verkauf en bloc oder einzeln, ideal für Show-Room, Gastronomie, Club, Büros, Museum etc.

Seenotrettungskreuzer VORMANN LEISS (mit Schaltpult u. Glasvitrine), JOHN T. ESSBERGER, ADOLPH BERMPOHL, THEODOR HEUSS

Schlepper OCEANIC, PACIFIC, SMIT ROTTERDAM, ZWARTE ZEE, HAPPY HUNTER

Marine BISMARCK, SCHARNHORST, U995 (Topp) Länge 2,40 m, tauchfähig, YAMATO, ROMMEL, WIESEL, ENTERPRISE

Segelschiffe BLUENOSE (Länge 2,10 m) mit Stellage, PREUSSEN, GORCH FOCK, ROYAL CLIPPER, ORACLE

Spezialschiffe CALYPSO, WSP3

Luxusyachten PEGASUS, NAJADE

HMS VICTORY (Glasvitrine)

Fischkutter „Elke“

Professionelle Werftmodelle MARE CASPIUM, MARE TUSCUM

Größtenteils mit Motoren und Servos, einige Standmodelle, Standort Wuppertal, Anforderungen von Fotos (per Mail) und Terminvereinbarung unter info@thielenhaus.de



Liebe Freundinnen und Freunde der Großsegler

Wir leben in Zeiten wie sie die meisten von uns noch nicht erlebt haben. Nicht dass es solche Epidemien bisher nicht gegeben hätte; aber der Umgang mit der Hong-Kong-Grippe, HIV und den verschiedenen Virusgrippen in zurückliegenden Jahren, mit bis zu 25.000 Toten allein in Deutschland, war nicht von dieser Hysterie geprägt wie wir sie derzeit ertragen sollen.

Die Krankheit ist ernst, aber die Experten und Politiker haben sie zu einer Katastrophe gemacht und proben nun den „Notstand“. Selbst der verantwortungsvolle Bürger wird entmündigt, seiner Grundrechte beraubt und unter „Hausarrest“ gestellt. Räume die der Einkehr dienen sind geschlossen, Räume die dem Einkauf dienen dagegen geöffnet. Paradox aber systemimmanent.

Es trifft auch die Traditionssegler denen die Häfen versperrt bleiben, die Probleme bei der Proviantierung und beim Bunkern haben, deren Besatzungen und Mitsegler nicht an Land dürfen und die vor allem mit erheblichen Einbußen rechnen müssen, da die Mitsegler wegbleiben. Hier ist nun unsere Solidarität gefordert, denn die Förderung der Traditionssegler ist unser Ziel und das haben wir in den zurückliegenden Jahren erfolgreich verfolgt. Nicht nachlassen, das ist unsere Devise und schon jetzt einen neuen Segeltörn buchen.

Diese Ausgabe der TSnews wird sich nicht dem Virus widmen, auch wenn dies nicht immer zu vermeiden ist. So wird z.B. auf den neuen Termin der Jahreshauptversammlung



verwiesen, in der Hoffnung, dass die Entscheidungen aus Berlin den 22. August 2020 für dieses Treffen der Tall-Ship Friends zulassen. Eine hohe Teilnehmerzahl wäre wünschenswert, denn es gilt in die Zukunft zu schauen. Das „Willkommen an Bord“ ist, bezogen auf die Zahl neuer Mitglieder, auch etwas bescheidener als in Zeiten ohne Virus. Ein besondere Empfehlung an dieser Stelle für unsere neue Spendenaktion zu Gunsten der GREIF. Die Rubrik „Kleine News“ ist „coronafrei“, sieht man von dem Hinweis auf die Verschiebung der Kieler Woche ab, und gibt Informationen zu vielfältigen Themen rund um die Seefahrt und Segelschiffe. In gleich vier Beiträgen wird dem Abenteuer Segeln gehuldigt. Unterschiedliche Schiffe in sehr verschiedenen Meeresregionen und zu völlig unterschiedlichen Jahreszeiten zeigen ein sehr individuelles Erleben des Segelns auf Traditionsseglern. Ein Rückblick auf die Geschichte der Seefahrt bieten die Artikel „Sehr viel Hunger und wenig zu Essen“ und der Schiffs-Lebenslauf der Fregatte JYLLAND.

Bei den „Veranstaltungen 2020“ holt uns das Virus doch wieder ein und für viele unserer Mitglieder brechen Veranstaltungen weg, auf die sie sich lange freuten. Bleibt zu hoffen, dass der Vereinstörn auf der KRUZENSHTERN stattfinden kann.

Norbert Thomé
Vorsitzender TSFD e.V.

Titelbild: Kadett Kirill, 16 Jahre, auf der KRUZENSHTERN 2010, Foto Joost van den Broek

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

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

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

E-mail: verein@tallshipfriends.de

Internet: www.tallshipfriends.de

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

Redaktion: Norbert Thomé, e-mail: norbert.thome@tallshipfriends.de
Layout/Satz: tm&b Werbung Layout, Kiel
Druck: Dräger + Wullenwever p+m, Lübeck

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

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 15. Juli 2020

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

Seefahrt und Kunst S.4

Aus unserem Verein S. 5-7

Kleine News S. 7-11

Abenteuer Segeln S. 12-23

Einundzwanzig Tage S. 12-16

Regatta S.17+18

ANTIGUA S.19+20

ROALD AMUNDSEN S.21-23

Geschichte der Seefahrt S. 24-27

Schiffs-Lebensläufe S. 28

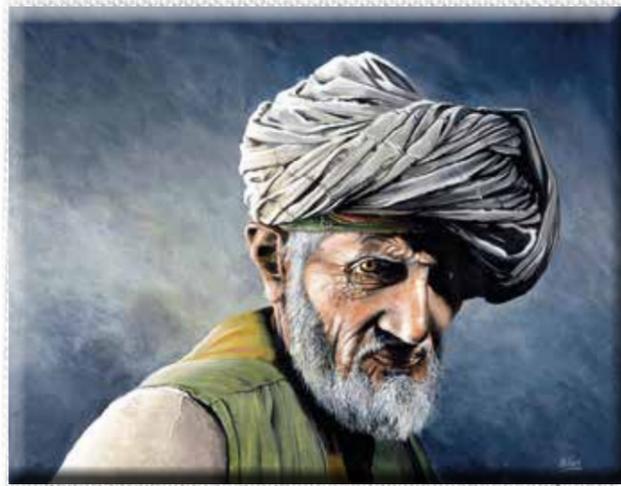
Bücherbord S. 29+30

Törnpläne S. 31-35

Schiffsdaten S. 36

Anschriften / Veranstaltungen / Stammtische S. 37

Seekiste S. 38



Afghanischer Mann



Derek Blois - Der Realist

Derek Blois wurde 1951 in der Grafschaft Essex, nordöstlich von London, geboren. Nach dem Schulbesuch diente er einige Zeit in der Essex-Police. Dann ereilte ihn der schöpferische Drang und er studierte für fünf Jahre an den Kunstschulen in Colchester und Brighton und machte seinen Abschluss als Bachelor of Arts. Er arbeitete anschließend in verschiedenen Design Agenturen in London. Einige Jahre später zog er mit seiner Frau Liz und den Kindern nach North Norfolk und war Mitbegründer einer „design and creative agency“. Nach dreißig Jahren entschloss er sich diese Aufgabe zu beenden und widmete sich nur noch seiner Malerei. Er wurde zum Maler der Luft und der Meere; Flugzeuge und Schiffe. Aber auch in der Portrait- und Objektmalerei bewies er sein Können. Sein Stil ist der Fotorealismus und seine Materialien sind Öl-, Acryl und Wasserfarben auf den verschiedensten Malgründen. Derek hat viele nationale und internationale Auszeichnungen erhalten und seit 2019 ist er Präsident des Institute of East Anglian Artists. Weitere Informationen über den Künstler gibt es unter www.derekblois.co.uk



STAD AMSTERDAM



EYE OF THE WIND



STAD AMSTERDAM und CHRISTIAN RADICH



Jahreshauptversammlung 2020 - Neuer Termin

Ein Virus stellt die Welt auf den Kopf. Wir bleiben jedoch auf den Füßen; gehen allerdings einige Schritte weiter, nämlich zum 22. August 2020 als neuen Termin für die diesjährige Versammlung in Leer. Auch der Versammlungsraum hat sich geändert, da der Rathaussaal an diesem Tage nicht zur Verfügung steht. Die Versammlung findet um 14.30 Uhr im Tagungsraum der Jugendherberge (Süderkreuzstr. 7) statt. Zum gemeinsamen Abendessen (29,50 €) treffen wir uns, wie geplant, um 19.00 Uhr im Restaurant „Zur Waage“ (Neue Str. 1). Auch die Besichtigung (10.00 €) des historischen Dampfschiffes PRINZ HEINRICH bleibt bestehen (Sonntag, 23.8.2020, 14.00 Uhr). Eventuell wird auch eine Ausfahrt mit dem Dampfer ermöglicht und hierzu gibt es nähere Angaben in der TSnews 114.

Die drei Übernachtungen in der Jugendherberge gehen nun vom 21.8.2020 (Anreise) bis zum 24.8.2020 (Abreise). Der Preis für die 3 Übernachtungen mit Frühstück beträgt weiterhin 111,00 €.

Die Tagesordnung die mit der TSnews 112 verschickt wurde behält ihre Gültigkeit, kann jedoch durch weitere Anträge ergänzt werden. Für die Wahl zum 1. Vorsitzenden werden immer noch interessierte Kandidatinnen und Kandidaten gesucht!!!

Auch die bisherigen Anmeldungen in der Geschäftsstelle haben weiterhin Bestand. Wer sich bisher angemeldet hatte, jedoch an dem neuen Termin verhindert ist, der soll sich mit der Geschäftsstelle in Verbindung setzen. Wer sich noch nicht angemeldet hatte (Versammlung, Abendessen und Übernachtung in der Jugendherberge) sollte dies bald erledigen, damit wir Planungssicherheit haben (Geschäftsstelle Hamburg, verein@tallshipfriends.de oder Telefon 040/94790418).

Norbert Thomé Vorsitzender

Willkommen an Bord

Wir begrüßen ganz herzlich die neuen Mitglieder, die im 1. Quartal 2020 den Weg zu den Tall-Ship Friends Deutschland e.V. gefunden haben. Wir wünschen allen eine anregende, angenehme, aktive Mitgliedschaft und erlebnisreiche Segeltörns auf den Schiffen die wir lieben und für deren Erhalt wir uns einsetzen.

- ▲ Marko Marschler ▲ Christian Bickenbach
- ▲ Günther Walter ▲ Familie Friedhelm Stracke
- ▲ Renate Ronnewinkel ▲ Felix Deneken
- ▲ Gerhard Ritz ▲ Irmi Förster
- ▲ Claus W. Behnke ▲ Michael Maaßen

In Erinnerung: Tania Drube



Schweigen, Schweigen, Schweigen
Hüllt mich ein.
Ich werde gehen wie ich kam,
Allein Mascha Kaléko

Am 2. Januar 2020 verstarb Tania Drube im Alter von nur 53 Jahren. Tania war seit dem 1.1.1995 Mitglied bei Tall-Ship Friends. Sie liebte die alten Großsegler und ihr Herz hing besonders an der SEDOV, auf der sie viele Reisen machte. Hieraus ergaben sich lange Freundschaften zu Mitgliedern der Crew und deren Familien. Tania ist Mutter eines Sohnes, Thorben, der sie bei Besuchen auf der SEDOV begleitete. Sie war über 30 Jahre beim WDR als Tontechnikerin beschäftigt und wurde dort wegen ihrer Offenheit und Menschlichkeit sehr geschätzt. Ihr früher Tod hat uns betroffen gemacht und wir erinnern uns gerne mit den Worten der Angehörigen an diesen lieben und großzügigen Menschen: „Du bist nicht mehr da, wo Du warst, aber Du bist überall, wo wir sind“.



Mit der STAD AMSTERDAM rund Kap Hoorn

Einmal um Kap Hoorn: Das ist der Traum vieler Tall-Ship Friends. In diesem Jahr ist dies erneut möglich. Das Vollschiff STAD AMSTERDAM segelt vom 22.11.2020 bis zum 26.12.2020 die Strecke Buenos Aires/Argentinien rund Kap Hoorn nach Valparaiso/Chile. Die klassische Route der Salpeterschiffe aus dem 19. und 20. Jahrhundert



Messe

ist damit wieder erlebbar. Die Preise für Mitglieder von Tall-Ship Friends Deutschland e.V. betragen in der Dreibettkabine 5.064,- €, in der Doppelkabine 5.966 € und in der Einzelkabine 8.949,- € (jeweils pro Person mit Vollverpflegung, Hinreise und Rückreise regelt jeder selbst). Die STAD AMSTERDAM kann im Standard durchaus mit einem Kreuzfahrtschiff verglichen werden. Das Schiff lief 1998 bei auf der Oranje-Werft in Amsterdam vom Stapel und gilt als moderner Klipper. Die Länge beträgt 78 m und die Segelfläche 2200 m². Der Hilfsmotor leistet 1014 PS. Durch die Bugstrahlruder ist Manövrieren ohne Schlepperhilfe möglich. Stammpersonal 25 Personen und Platz für rund 100 Mitsegler. Das Schiff war von Oktober 2019 bis Anfang Mai 2020 zur Generalüberholung in der Werft.



Eine schnelle Anmeldung sichert einen Platz bei diesem reizvollen Törn. NT

GREIF- Für lange Zeit am Pier TSFD-Spendenaktion gestartet

Es war ein routinemäßiger Aufenthalt für die Schonerbrigg (Brigantine) GREIF in der Wolgaster Peene-Werft im Januar 2020. Einige Quadratmeter des Rumpfes sollten erneuert werden. Bei den durchgeführten Ultraschallmessungen stellte sich dann jedoch heraus, dass eine wesentlich größere Fläche erneuert werden muss, bei der die geforderten 6,5 mm Dicke nicht mehr gegeben ist. Die Klassifikationsgesellschaft (Schiffs-TÜV) hat daher Fahrten mit Passagieren untersagt. Alle Törns für 2020 wurden umgehend abgesagt. Seit dem 6. März liegt die GREIF nun im Heimathafen Greifswald-Wieck und ist offen für Veranstaltungen und Besucher. Für die notwendige Sanierung und Modernisierung – so sollen, statt des großen Schlafraumes für die Mitsegler, kleinere Kammern eingerichtet werden – wird derzeit ein Konzept entwickelt. Zusätzlich müssen Arbeiten am Deck, den Aufbauten und der Takelage durchgeführt werden. Dieses Konzept bildet dann die Grundlage für die Entscheidung der Bürgerschaft, die im Spätsommer erwartet wird. Der Oberbürgermeister der Stadt, Stefan Fassbinder, geht bei den Kosten von einem hohen sechsstelligen Betrag aus. Danach werden die europaweiten Ausschreibungen erfolgen und mit dem Beginn der Reparaturen wird für Anfang 2021 gerechnet.

Die GREIF ist ohne Zweifel ein historisches Traditionsschiff, welches unbedingt als segelndes Schiff für junge und alte Tall-Ship Friends erhalten bleiben muss. Die Solidarität wird sich in der entsprechenden Spendenbereitschaft dokumentieren die unsere Spendenaktion zeigen wird. Dieser Ausgabe liegen entsprechende Überweisungsträger bei. Der Vorstand bittet um eine rege Beteiligung an dieser Aktion. (Mehr über die GREIF in TSnews 98, Seiten 24-26).

Norbert Thomé Vorsitzender TSFD e.V.

SPENDENKONTO: TALL-SHIP FRIENDS D. e.V.,
IBAN: DE47 2175 0000 0000 0678 57
Spende für GREIF



Neue Mitglieder werben

Die Zahl der neuen Mitglieder ist im ersten Quartal 2020 stark eingebrochen. Es mag ja mit der Covid 19-Hysterie zusammenhängen, aber die geht ja vorbei. Wir brauchen neue Mitglieder, vor allem auch Jugendliche, denn die Mitglieder sind die Basis unserer Förderung der traditionellen Segelschiffe. Sie sind es die auf den Schiffen mitsegeln und damit zum Erhalt der Schiffe beitragen. Sie sind es auch die durch ihren Mitgliedsbeitrag eine unmittelbare Förderung der Traditionsschiffe ermöglichen. Die meisten neuen Mitglieder werden auch durch Mitglieder geworben. Daher erneut der Appell an alle für unsere Idee zu werben und neue Mitglieder zu gewinnen. Als kleines Dankeschön gibt es für die erste Werbung innerhalb eines Jahres das Buch „OCEANUM – Das maritime Magazin“, für die zweite Werbung das Buch „Die Jungferreise der Viermastbark PADUA“ und für die dritte Werbung innerhalb eines Jahres einen kostenfreien Segeltag auf einem Schiff aus unserem Segelprogramm. Für jede weitere Werbung im laufenden Jahre gibt es einen Segeltag zum halben Preis. Für die Werbung einer Gruppenmitgliedschaft gibt es das Buch „Seemannschaft für Großsegler“. NT



TSFD-Shop

Anstecker

Vereinslogo auf Metall emailliert, mit Schmetterlingsverschluss, 15x15 mm, **1,50 €**
20x20 mm, **2,00 €**

Aufnäher 8x6 cm, Vereinslogo, mehrfarbig gestickt, **3,00 €**



Plakette 10x10 cm, Vereinslogo mit Aufschrift 25 Jahre Tall-Ship Friends Deutschland e.V., auf Metall emailliert, mit zwei Befestigungs-löchern, **10,00 €**

Plakette auf Holzblock, 12x12 cm, wie vor, jedoch auf Holzblock aus lasierter Eiche, mit Aufhänger, **12,00 €**

Foto-DVD mit Musik und Text, Laufzeit 20 Minuten, ein Rückblick auf 25 Jahre TSFD e.V., **6,00 €**

Gedenkmünze (GORCH FOCK II) 10,- Euro Münze (reguläres Zahlungsmittel) aus 925er Sterlingsilber, Durchmesser 32,5 mm, Gewicht 18 g, in Samtuetui. Vom Verkaufserlös gehen 10,- € in die Jugendarbeit von TSFD e.V. **25,00 €**



Flagge mit unserem Vereinslogo, Durchdruck auf Polyester, ringsum mit Doppelnaht, an der Mastseite mit starkem Besatz-band und Strickschleufe zum hissen.
Gr. 45x30 cm **8,00 €**
Gr. 90x60 cm **14,00 €**
Gr. 150x100 cm **29,00 €**



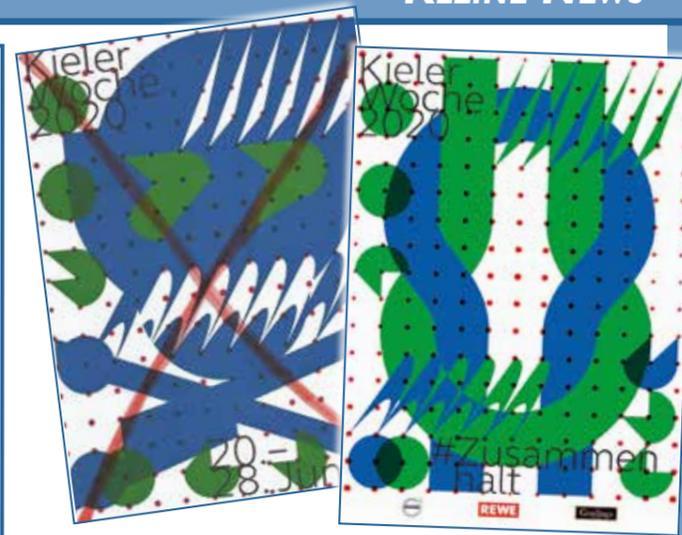
SEDOV-Poster, Format 42x60 cm, Fotograf Valery Vasilevsky **3,00 €**

Davon geht 1,00 € an die SEDOV (Bordmuseum) Versand gefaltet im Großumschlag **1,45 €**
oder in Papprolle **8,50 €**
(2,50 für Verpackung und 6,00 € für Porto).



Die genannten Preise verstehen sich zuzügl. 2,00 € für Porto u. Verpck. Beim Aufnäher nur zzgl. 0,80 €.

Bestellungen an die Geschäftsstelle: Vera Mehlfeld-Merten, Zeidler Str. 61 in 21107 Hamburg, Tel.: 040/94790418, e-mail: verein@tallshipfriends.de



Kieler Woche wird verschoben

Die Verantwortlichen haben entschieden „das Virus ist schuld“ und verschieben die diesjährige Kieler Woche, die traditionell in der letzten Juni-Woche stattfindet, in den Spätsommer. Vom 5. bis zum 13. September 2020 soll nun das größte Segelereignis weltweit stattfinden. Dazu der Oberbürgermeister der Stadt, Ulf Kämpfer: „Die Entscheidung ist uns nicht leicht gefallen – sie ist mit Blick auf die aktuelle Entwicklung aber die beste Lösung.“ Für das Kieler Woche-Büro und den Organisationsleiter der Kieler Woche-Regatten, Dirk Ramhorst, bedeutet das eine kolossale Anstrengung um mit Teilnehmern und Beteiligten neu zu verhandeln. Bleibt zu hoffen, dass dieses großartige Ereignis internationaler Begegnungen und Freundschaften an den Erfolg der früheren 125 Veranstaltungen anknüpfen wird.

Die Segelwettbewerbe dienen auch als Olympia-Qualifikation und mit dem neuen Termin kommen sie mehr als rechtzeitig, denn das Internationale Olympische Komitee (IOC) hat die Olympischen Sommerspiele in Tokio um ein Jahr verschoben, in die Zeit vom 23. Juli bis 8. August 2021. Weitere abgesagte oder verschobene Segelveranstaltungen sind auf Seite 37 unter der Rubrik „Veranstaltungen 2020“ zu finden. NT

GORCH FOCK II - Die unendliche Geschichte

Am 12. März 2020 kehrte die ALEXANDER VON HUMBOLDT II von ihrer fünften Ausbildungsfahrt für die Deutsche Marine nach Bremerhaven zurück. An Bord waren bei diesem Ausbildungstörn 40 Offiziersanwärterinnen, -anwärter und 15 Mitglieder der Gorch Fock-Stammcrew. Seit Januar 2020 waren es über 200 Kadetten und Kadettinnen die „rund um die Kanarischen Inseln“ ihre Erfahrungen in praktischer Seemannschaft auf dem Schiff mit den grünen Segeln machen konnten. Ein Sprecher der Marine stellte fest: „Das Resümee ist durchweg positiv“ und daher verhandelt die Marine derzeit über weitere Ausbildungsreisen im Herbst und Winter 2020 auf der ALEX II. Das ist auch erforderlich, denn die GORCH FOCK II wandert seit Dezember 2015 durch die deutschen



Foto Rabbel

SEUTE DEERN – Was nun?

Schwierige Frage und zwiespältige Antwort. Wenn aus einem Verein, der sich für den Erhalt traditioneller Segelschiffe einsetzt, die Einschätzung kommt das Wrack zügig zu entsorgen, dann sind Begründungen erforderlich. Museumsschiffe gibt es in vielen Häfen. Betrachtet man deren Geschichte, so bestand meist eine lange Verbindung zu der Stadt in der sie nun liegen. Bei der SEUTE DEERN ist diese Verbindung nicht zu erkennen. Sie kam erst 1966 als Restaurantschiff in den Alten Hafen von Bremerhaven. Sechs Jahre später wurde das Schifffahrtsmuseum Eigner der Bark und die weitere Entwicklung ist hinreichend bekannt (s.a. Artikel in TSnews 111, Seite 13 und TSnews 112, S. 9). Das Schifffahrtsmuseum ist eine überaus interessante Einrichtung in der Seestadt und hat noch weitere Museumsschiffe zu bieten deren Unterhalt ebenfalls finanzielle Mittel bindet. Eine Ergänzung dieser Flotte wäre die ALEXANDER VON HUMBOLDT I, aber die liegt ja nun in Bremen. Hier zu verhandeln wäre eine sinnvolle Idee.

Am 27.3.2020 wurde das Wrack der SEUTE DEERN zur Baltimor-Pier, eine abgelegene Ecke des Alten Hafens, geschleppt und wartet nun auf den Rückbau. Zuvor jedoch, so Dr. Lars Kröger, Projektleiter Museumshafen, „...sorgen wir dafür, dass die SEUTE DEERN mit ihrer besonderen Konstruktionsweise, ihren Innenräumen und Aufbauten genau vermessen, fotografiert und dokumentiert wird. Auch erhaltenswerte Bestandteile des Schiffes, die sich für den Nachbau oder die Museumssammlung eignen, werden wir sichern.“



Foto Axel Heimken dpa

der von ursprünglich 10 Millionen auf 135 Millionen Euro stieg, soll sich auch durch den nun deutlichen längeren Werftaufenthalt nichts ändern. Der Neubau der ALEXANDER VON HUMBOLDT II (2008-2011) kostete übrigens nur 15 Millionen Euro.

Im Gesamtkontext ist ein Artikel in „Yacht-Online“ von einem gewissen Interesse. Sie titelte am 16.1.2020: „Deutsche Marine kauft neue Sunbeam-Segelyachten“. Danach will die Deutsche Marine ihren „Fuhrpark“ an der Marine-Offiziersschule in Flensburg-Mürwik um fünf Segelyachten vom Typ Sunbeam 36.2 des österreichischen Herstellers Sunbeam erweitern. Der Standardpreis für die 11 m lange Yacht mit einer Segelfläche von 60 m² beträgt rund 200.000 Euro. Die Marine hat allerdings „...ein Leistungsverzeichnis erstellt mit den Anforderungen an ein Ausbildungsschiff für die Marine“, so Kapitän zur See Nils Brandt, Kommandant der GORCH FOCK II. Dieses Leistungsverzeichnis wird den Preis jedoch deutlich erhöhen. Segelausbildung hat - und das zu recht - eine große Tradition bei den Marinen weltweit. Seemännisches Handwerk, der Umgang mit Wetter und See und die Heranbildung von Teamfähigkeit erlernen sich unter den Bedingungen auf einem Segelschiff in optimaler Weise. NT



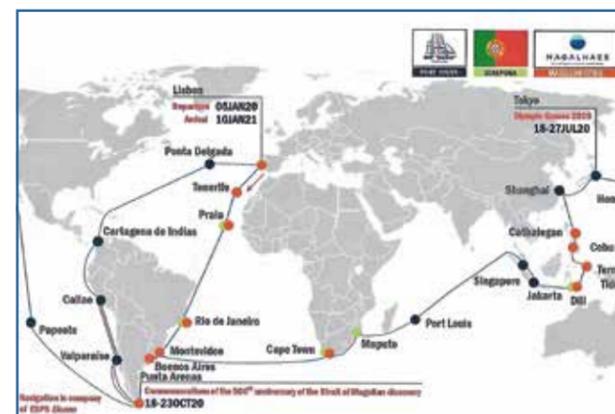
Foto Maareike Heger

Im Herbst 2019 hatte der Bund Mittel in Höhe von 47,1 Millionen Euro für den Erhalt des Museumshafens zugesagt. Derzeit herrscht Unklarheit darüber wer das Defizit tragen soll wenn das Projekt teurer wird. Der Senat des Landes Bremen hat schon mitgeteilt, dass vom Land Bremen keine Mittel zu erwarten seien. Das Schifffahrtsmuseum geht davon aus, dass 23 Millionen für den Nachbau ausreichen werden. Im Senat herrscht noch immer Uneinigkeit auf welche Art und ob überhaupt der Verlust der SEUTE DEERN kompensiert werden soll. Wie wäre es denn mit der ALEXANDER VON HUMBOLDT I? Grüne Segel mitten in Bremerhaven! NT



SAGRES – Rund um die Welt

Vom 5. Januar 2020 bis zum 10. Januar 2021 befindet sich das Segelschiff der portugiesischen Marine, die Bark SAGRES (ex GUANABARA, ex ALBERT LEO SCHLAGETER), auf einer Weltumsegelung. Start und Ziel sind Lissabon. Besucht werden über 20 Häfen in 19 verschiedenen Ländern. An Bord ist die Stammbesatzung mit rund 130 Personen und über 60 Kadetten der Marineakademie. Mit dem Ereignis wird an die Entdeckungsreise von Magellan vor 500 Jahren erinnert.



Der Portugiese Fernao de Magalhaes war im Jahre 1519/1522 als Generalkapitän im Auftrag der Spanischen Krone mit fünf Schiffen unterwegs, um eine Westroute zu den Gewürzinseln (Molukken) zu entdecken. Magellan war Kommandant auf dem Flaggschiff TRINIDAD. Die Route führte entlang der Ostküste Südamerikas. Hier entdeckte Magellan Ende Oktober 1520 die nach ihm benannte Magellan-Strasse: Die Durchfahrt vom Atlantik in den Pazifik. Als erste Europäer überquerte die Expedition den Pazifik. Auf den Philippinen wurde Magellan im Kampf mit Einheimischen am 27. April 1521 getötet. Juan Sebastián Elcano übernahm das Kommando über die Flotte und kehrte um das Kap der Guten Hoffnung schließlich am 6. September 1522 mit nur einem einzigen Schiff, der VICTORIA, zurück nach Spanien. Von den ursprünglich 240 Crewmitgliedern der Flotte überlebten nur 90.

Die Route der SAGRES führt ab Buenos Aires Richtung Osten, die der Magellan-Flotte ging Richtung Westen. In der Zeit vom 13. bis 23. Oktober 2020 trifft sich die SAGRES mit dem spanischen Viermast-Toppsegelschoner JUAN SEBASTIAN DE ELCANO (Segelschiff der Spanischen Marine) in Punta Arenas, der chilenischen Stadt mitten in der Magellan-Straße und beide segeln dann gemeinsam nach Valparaiso/Chile und Callao/Peru. NT



Gestrandet in der Museumswerft

Seit dem 3. Januar 2020 liegt die 30 m lange Brigantine LILLE BJÖRN in der Flensburger Museumswerft auf Grund. Die Ursache für den Wassereintrich konnte bisher nicht eindeutig geklärt werden. Uwe Kutzner, der Leiter der Museumswerft, schließt eine Fremdeinwirkung nicht aus. Es könnte sein, dass Ventile geöffnet wurden oder eine Schiffsnaht sich erweitert habe. Der Rumpf sei jedoch dicht gewesen, allerdings sei Wasser über das poröse Deck bei Regen in das Schiff gelangt, aber regelmäßig abgepumpt worden. So sei das Schiff schwimmfähig geblieben. Klarheit soll nun die Bergung des Wracks bringen.



Taucher am Wrack, Foto Schröder

Die LILLE BJÖRN wurde 1953 als Motorsegler gebaut und beförderte Fracht in der Ost- und Nordsee. Im Jahre 1976 wurde sie nach England verkauft, zur Brigantine umgebaut und segelte mit zahlenden Gästen in der Karibik. Neuer Eigner wurde 1981 eine Privatschule im dänischen Apenrade, die es für pädagogische Projekte nutzte. In die Erhaltung wurde wenig investiert und etwa 2010 lag das Schiff in einem desolaten Zustand im Flensburger Hafen und wurde verkauft. Die Pläne es wieder in Fahrt zu bringen scheiterten jedoch und schließlich wurde es abgeriggt und landete in der Museumswerft.



LILLE BJÖRN vor der Havarie, Foto Sönke Rahn

Ein weiteres Schiff liegt schon seit dem 9. Januar 2019 in der Nähe der Museumswerft auf Grund. Nur noch die zwei Masten ragen aus dem Wasser. Es handelt sich um die 1865 im dänischen Frederikshavn gebaute Gaffelketch OLINE die über viele Jahrzehnte als Frachtsegler eingesetzt war. Die Ketch hat eine Länge von 23 m und führte früher Segel mit einer Fläche von 160 m². Es gab in all den Jahren eine Vielzahl von Eignern. Im Jahre 1968 erwarb ein Unternehmer aus Jarplund (südl. von Flensburg) die OLINE. In der Folge nahm sie regelmäßig an der „Flensburger Rum-Regatta“ teil. Vor einigen Jahren erfolgte ein Weiterverkauf und seit dieser Zeit lag die OLINE im Museumshafen. Der Besitzer verstarb und die Besitzverhältnisse sind ungeklärt. Dies ist der Grund, dass eine Hebung bisher unterblieb. Es gibt nun Bestrebungen einen musealen Unterwasser-Wrackfriedhof für eine Taucherschule einzurichten. Da kommt das zweite Wrack, die LILLE BJÖRN ja gerade recht! NT

Gestrandet in der Carbis-Bay

Dramatisch waren die Ereignisse, die sich am 18.11.1893 in einem schweren Sturm in der Carbis Bay/Cornwall nahe der Stadt St. Ives zutrug. Innerhalb von dreißig Minuten strandeten, dicht an dicht, drei mit Kohle beladene Dampfsegler. Die kurzen, haushohen Wellen schleuderten die Schiffe förmlich auf den Strand. Als erstes traf es die CINTRA. Von der Besatzung konnten fünf Männer mit Hilfe einer Hosenboje gerettet werden, sieben ertranken. Als nächste wurden die BESSIE und die VULTURE Opfer von Sturm und Seegang. Alle Männer dieser beiden Schiffe konnten gerettet werden. Die Schiffe konnten nicht mehr geborgen werden und die Überreste verschwanden mehr und mehr im Sand. Das Geschehen wurde auf einem zeitgenössischen Ölgemälde dargestellt, welches im Museum von St. Ives zu finden ist. Der Sturm, der zur



Ölgemälde, unbek. Maler, St. Ives Museum

Katastrophe führte, erhielt den Namen „Cintra gale“. Zwei weiteren Schiffen in der Carbis Bucht, beides Frachter mit Dampftrieb, wurde das schwere Wetter ebenfalls zum Verhängnis. Die ROSEDALE strandete ebenfalls und alle 16 Crewmitglieder konnten gerettet werden. Das Schiff ging jedoch verloren. Die HAMPSHIRE sank in der Mitte der Bucht und von den 22 Männern der Besatzung konnte nur einer gerettet werden. Das Schiff musste aufgegeben werden und versank in den Fluten. Zur Erinnerung an das Geschehene wurde der 1959 geborgene Anker der CINTRA an der Smeaton-Pier in St. Ives aufgestellt.

Nach 126 Jahren wurden nun durch den Orkan Ciara/Sabine Wrackteile in der Carbis Bay freigelegt, und man geht davon aus, dass es sich um die Reste der drei gestrandeten Schiffe handelt. NT



Foto Carbis Bay Hotel

PILGRIM gesunken

Am 29. März 2020 sank die Schnau-Brigg (so werden zweimastige Rahsegler bezeichnet, deren Gaffelsegel nicht am Großmast, sondern an einer Spiere befestigt ist, die unmittelbar am Großmast steht) PILGRIM an ihrem Liegeplatz in der kalifornischen Stadt Dana Point. Als

Ursache wird ein Wassereinbruch angenommen. Das Schiff hatte kleine Lecks und wurde regelmäßig abgepumpt. Für den Januar 2020 war ein Werftaufenthalt vorgesehen, der dann jedoch auf den Juni verschoben werden musste, da die Werft keine freien Kapazitäten hatte. Die PILGRIM wurde in den letzten 40 Jahren vom Ocean Institute, einer gemeinnützigen Einrichtung, als segelndes Klassenzimmer genutzt.



Gebaut wurde die PILGRIM im Jahre 1945 auf einer dänischen Werft. Als Schoner getakelt war sie im Nord- und Ostseeraum als Frachtsegler eingesetzt. Ein Konsortium aus Kalifornien erwarb den Schoner im Jahre 1975 und ließ ihn in Lissabon umbauen und als Schnau-Brigg aufriggen. Die Gesamtlänge beträgt 39,60 m, der Großmast misst 29,20 m über Deck und die Segelfläche beträgt 750 m². Ein Hilfsdiesel hilft bei Flaute. Es wurde eine originalgetreue Replik der PILGRIM aus dem Jahre 1825. Diese wurde



PILGRIM 2015

weltweit bekannt durch das Buch „Zwei Jahre vor'm Mast“ von Richard Henry Dana, der in den Jahren 1834/35 als Seemann eine Langreise von Boston, rund Kap Hoorn, zur Westküste Nordamerikas machte. Es war wohl die erste literarische Arbeit über das Leben auf See, die von einem einfachen Seemann geschrieben wurde. Bis dahin waren es Marine-Offiziere oder mitsegelnde Passagiere die das Thema bearbeiteten. Die Stadt Dana Point wurde nach dem Seemann und Schriftsteller R. H. Dana benannt. Was nun die gesunkene PILGRIM betrifft, so wird befürchtet, dass eine Reparatur nicht mehr möglich ist. Die Bergungsversuche wurden am 3. April erfolglos abgebrochen. Wie es weitergeht bleibt abzuwarten. NT

AVONTUUR rettet Bootsflüchtlinge



Die AVONTUUR, ein Zweimast-Gaffelschoner mit Heimathafen Elsflëth, ist einer der wenigen Frachtsegler aus der westlichen Welt, die Güter über die Weltmeere tragen (s. TALL-SHIPnews 97 und 103). Am 10. Januar 2020 startete sie zu ihrer 5. Rundreise in die Karibik, an Bord die neun Frauen und Männer der Stammcrew und sieben Trainees, die voll in die Bordarbeit eingespleißt werden. Unter der Sonne des Südens wird das Schiff am 16. April seinen 100. Geburtstag feiern. Beladen mit Kaffee und Rum wird die AVONTUUR dann am 26. Juni 2020 in Kiel (Kieler Woche) zurück erwartet.

Am 28. Februar befand sich das Schiff etwa 80 Seemeilen südlich der Kanarischen Inseln, als der Ausguck ein offenes treibendes Boot sichtete, welches immer mehr in südwestliche Richtung in den Atlantik abgetrieben wurde. Deutlich waren Pfliffe und Hilferufe zu hören. Der Kapitän, Cornelius Bockermann, ließ sofort die Segel bergen und leitete ein Rettungsmanöver ein. In dem manövrierunfähigen Holzboot befanden sich 16 sehr geschwächte Menschen, fünf Frauen und elf Männer, die sofort an Bord der AVONTUUR genommen wurden. Seit zehn Tagen befand sich das Boot auf See, Nahrung und Wasser waren seit drei Tagen aufgebraucht und für den Außenbordmotor gab es kein Benzin mehr.

In einer Pressemitteilung hieß es: „Der Gesundheitszustand der Geretteten war sehr schlecht. Teilweise waren sie stark dehydriert und durch den Nahrungsentzug geschwächt“. Die Crew der AVONTUUR kümmerte sich sofort um die Flüchtlinge. Es gab Nahrung, Wasser, Kleidung und



warme Decken. Ein spanischer Rettungskreuzer nahm die Geretteten nach einigen Stunden auf und brachte sie an Land. Fünf von ihnen kamen unmittelbar in ein Krankenhaus. Der Frachtsegler setzt seine Reise nach einem kurzen Aufenthalt im Hafen von Mogán am 1. März wieder fort. Wir wünschen dem Schiff alles Gute zum Jubiläum und zollen dieser Rettungsaktion unseren Respekt.

Weitere Informationen über das Projekt gibt es unter: www.timbercoast.com NT

Sehnsucht Segeln

In der ARD läuft seit dem 20. April 2020 im Nachmittagsprogramm eine neue Serie unter dem Titel „Sehnsucht Segeln“. In der ersten Staffel gibt es zehn Folgen. Weitere Staffeln sollen folgen. Produziert wird von Vincent TV, deren Geschäftsführerin Sandra Maischberger ist. Es geht um Kreuzfahrt unter Segeln und gedreht wurde auf den Viermast-Barkentinen STAR CLIPPER und STAR FLYER des schwedischen Reeders Mikael Krafft. In einer Pressemitteilung der ARD heißt es: „Die nicht gescriptete neue Doku-Serie nimmt die Zuschauer mit auf Reisen; sie zeigt das Leben von Crew und Passagieren an Bord und bei Landgängen, mit all seinen kleinen und großen Abenteuern, Herausforderungen und Höhepunkten. Traumhafte Reiseziele, imposante Segelschiffe und Menschen, die alles Erlebte mit den Zuschauern teilen: 'Sehnsucht Segeln' erfüllt Reiseträume, bei denen Wind und Wetter Reiseleiter sind“.



STAR CLIPPER und STAR FLYER, Foto Star Clipper

Aufgrund dieser Presseerklärung hat TSFD e.V. am 16.12.2019 reagiert und der ARD unseren Verein und die Traditionssegler mit denen wir zusammenarbeiten vorgestellt und vor allem darauf hingewiesen, dass die Segeltörns auf diesen Schiffen preislich so gestaltet sind, dass sich viele eine solche Reise auch leisten können. Die freundliche Antwort lautete: „Die Vincent TV (als Produzent) hat bereits zwei Segelschiffe für die ersten Folgen recherchiert. Auch wenn wir es nicht annehmen können, weiß ich ihr Angebot wirklich zu schätzen und gebe es auch gerne zur Information an die Kollegen von Vincent TV weiter“. Wenn das neue Format so erfolgreich ist wie die Serie „Verrückt nach Meer“, die zehn Jahre lief, besteht vielleicht doch die Chance, dass eines Tages auf der ALEX, ROALD, SEDOV oder eines der weiteren „unserer“ Schiffe eine Staffel von Sehnsucht Segeln“ gedreht wird. Angemessen wäre es jedenfalls. NT

Einundzwanzig Tage Kurs Südsüdwest von Norbert Thomé

(Text und Fotos, soweit nicht anders angegeben)

Auf einer Etappe der „Russian Sails 2020“ dabei zu sein, ist sicherlich für viele Tall-Ship Friends ein besonderer Anreiz, und da gibt es noch Möglichkeiten bis Ende 2020. Das Segelereignis erinnert an die Entdeckung der Antarktis vor 200 Jahren durch die russischen Seefahrer und Forscher Fabian von Bellinghausen und Michail Lasarev, und des Weiteren an den 75. Jahrestag des Sieges im Großen Vaterländischen Krieg (2. Weltkrieg). Die drei Segelschiffe der russischen Fischereiflotte, KRUZENSHTERN, PALLADA und SEDOV sind dabei. Mit dabei war auch der Autor, auf der Etappe von Santa Cruz de Tenerife (29.12.2019) nach Rio de Janeiro (22.01.2020).



Santa Cruz

Die Stadt im Nordosten von Teneriffa liegt am Fuße einer Bergkette und bietet von See einen imposanten Anblick. Die KRUZENSHTERN liegt nur einige hundert Meter von der Plaza de Espana, dem zentralen Platz des Stadthafens,



entfernt. Ein idealer Ausgangspunkt, die Stadt zu erkunden. So z.B. über die Calle de Castillo zur Plaza del Weyler mit ihrem Springbrunnen. Da kommen Erinnerungen an Barcelona auf, wenn man vom Denkmal des Kolumbus über die Ramblas zur Plaza de Catalunya flaniert. Ein Tag ist allerdings zu kurz, um die vielen Sehenswürdigkeiten zu erleben. Am nächsten Tag geht es weiter nach Las Palmas, der Hafenstadt hoch im Nordosten der Insel Gran Canaria, um Diesel für die lange Reise zu bunkern. Auf dem Weg dorthin begegnen wir der SEDOV, die ihrerseits Richtung Santa Cruz segelt. Nach dem eintägigen Aufenthalt in Las Palmas geht der Langtörn los, Kurs 220 Grad, und daran sollte sich bis kurz vor Rio nichts ändern.

An Bord

Nach dem routinemäßigem Werftaufenthalt startete die Viermastbark am 7. Dezember 2019 von Kaliningrad aus zu dem ambitionierten Unternehmen, welches am 3. September 2020 im Heimathafen Kaliningrad zu Ende gehen wird. Unter der Leitung von Kapitän Michail Eremchenko und seinen Offizieren stehen die Stammcrew mit ihren

rund 60 Mitgliedern (einschl. Lehrern, Servicepersonal und nicht zu vergessen - dem Koch) und die rund 120 Kadetten aus ganz Russland, von Kaliningrad bis Wladiwostok. Der überwiegende Teil der Kadetten ist zwischen 16 und 17 Jahre alt. Sie machen vor Beginn des Studiums an der Kaliningrad State Technical University dieses Seepraktikum um festzustellen, ob der Beruf des Seemannes für sie geeignet ist. Dazu dann noch die Trainees, diesmal 25 an der Zahl. Die meisten gehören zu „Morskaja Praktika“



Trainees mit Kpt. Mikhail u. Betreuungsoffizier, Pavel Foto Christian Sartorius

(Maritimes Praktikum), einer russischen Organisation ähnlich den Tall-Ship Friends. Aus Deutschland sind sieben Mitsegler dabei. Und dann ist da noch eine Truppe von Fotografen und Filmleuten, die das ganze Vorhaben entsprechend dokumentierten.

Russisches Silvester und Neujahr

Der Silvestermorgen bietet eine erste Überraschung. Die rund 120 Kadetten an Bord, die üblicherweise zum Dienst eine Kappe mit dem Emblem der „Russian Sails 2020“ tragen, erscheinen heute mit rot-weißen Weihnachtsmann-Mützen, einige auch in blau (die Mützen!).



Wie selbstverständlich arbeiten sie damit auch im Rigg. Der Weihnachtsbaum steht an Deck und das Schiff läuft, bei einer leichten achterlichen Brise, unter Segeln Kurs Südsüdwest. Auf dem Mitteldeck wird eine leistungsstarke Musikanlage aufgebaut, und alle warten voller Spannung auf das Geschehen am Silvesterabend. Am späten Abend



Foto Russian Sails



dann ein üppiges Festessen, unter dem sich die Tische förmlich biegen. Es gibt u.a. den typischen Salat „Olivier“, den „Hering im Pelzmantel“ und diverse Hauptgerichte (selbstverständlich war auch Kascha, der Brei aus den verschiedensten Getreidesorten, dabei) und Nachspeisen. Um Mitternacht kommt dann der Kapitän in Begleitung von „Djed Moros“ (Väterchen Frost) und seiner Enkelin, der zauberhaften „Snegurotschka“ (Schneeflockchen) in die Traineesmesse und wünscht allen ein gutes Neues Jahr. Zuvor gab es für die Kadetten Geschenke, denn in



Foto Christian Sartorius

Russland ist nicht Weihnachten sondern Silvester der Tag des Schenkens. Der Jahreswechsel wird dreimal zelebriert; zunächst nach russischer Zeit, dann nach deutscher Zeit und schließlich nach Lokalzeit. Krönung ist die Disko auf dem Oberdeck, die bis tief in den Morgen andauert. Das bestehende Alkoholverbot auf dem Schiff tut der Stimmung keinen Abbruch.

Äquatortaufe

Schon vor einigen Tagen wurde an Deck ein Schwimmbecken aufgebaut. Nun ja, bei Temperaturen um die 25 Grad versprach das schöne Aussichten. Der eigentliche Zweck



Foto Russian Sails

war jedoch die Verwendung als „Taufbecken“ bei der Äquatortaufe.

Die Äquatortaufe, auch Linientaufe genannt, ist ein Initiationsritus, der in den Zeiten der großen Entdeckungsreisen im 15. Jahrhundert entstand. Dabei wurden die Seeleute, die erstmals den Äquator überquerten, vom Schmutz der einen Erdhalbkugel gereinigt, und durften die andere befahren. Es war ursprünglich ein derber Ritus, bei dem die „Täuflinge“ meist, durch eine Leine gesichert,

ins Meer geworfen wurden. Es war damals in gewissem Rahmen auch eine Art der Prüfung, ob sie für ein Leben auf See geeignet seien.

Einer solchen Prüfung mussten sich auf der KRUZENSHTERN rund 150 Kadetten, Crewmitglieder und Trainees unterziehen, und vorab sei gesagt, dass es nicht so derbe zugeht wie vor hundert oder hundertfünfzig Jahren. Die Zeremonie hatte jedoch all die Eigenheiten wie in früheren Zeiten. Neptun (wahlweise auch Triton, Poseidon, Ägir oder ein anderer der vielen Meeresherrn) steigt mit seinem Gefolge den Niedergang empor. An seiner Seite die bezaubernde Nymphe Thetis (die in der Literatur auch als Frau Neptuns genannt wird), gefolgt vom Astronomikus (heute würde man vom Nautiker sprechen), dem Schreiber, der alles Geschehen schriftlich festhält, dem Barbier und den Tritonen (schwarz eingefärbte Helfer für die „Drecksarbeit“ bei der Taufe). Selbstverständlich hat Neptun auch Beschützer an seiner Seite, die hier als „Security“ bezeichnet werden. Nachdem Neptun auf dem Thron Platz genommen hat verlangt er nach dem Kapitän. Dieser erscheint bald, überreicht Neptun zum Willkommen einen riesigen Kuchen und bittet den Herrn der Meere um seinen Segen für künftige Reisen. Diese Gnade gewährt ihm Neptun und der Kapitän erhält den großen Schlüssel zum „Öffnen“ der Südhalbkugel. Der Taufprozedur im Taufbecken kann sich auch Kapitän Eremchenko nicht entziehen.

In der Folge treiben die Tritonen dann die Crewmitglieder, Trainees und Kadetten, paar- oder gruppenweise, vor den mächtigen Meeresherrn. Dort werden sie mit Meerwasser begossen, eingeseift, rasiert, kurzum: vom Schmutz der Nordhalbkugel gereinigt, knien in aller Demut nieder und bitten um eine gerechte Behandlung. Die erfolgt umgehend und endet mit einem Sprung in das salzige Wasser des Taufbeckens. Es gibt jedoch auch durchaus drastische Behandlungen durch Neptuns Helfer. So wird einem Matrosen eine Schneise durch sein fülliges Haupthaar gelegt, die sich von der Stirn bis in den Nacken zog (am nächsten Tag trägt er dann einen Kahlschlag). Vom Kapitän gibt es dann am nächsten Tag eine



Äquatortaufe um 1820



Foto Russian Sails



Traineetruppe, Foto Till Ebel

Taufurkunde, auf der bestätigt wird, „Dass dieser Trainee im Jahre 2020 am 9.Tag des Monats Januar um 19 Uhr und 40 Minuten Schiffszeit den Pfaden des Meeres folgend an Bord der ruhmreichen Viermastbark KRUZENSHTERN die unsichtbare Linie zwischen den finsternen nördlichen und den hellen südlichen Landen, auf der Länge 29.26 Grad West zum ersten Mal überschritten hat und sich der althergebrachten Zeremonie unterzogen hat. Hiermit befehle ich, dass der genannte Trainee von weiteren Abgaben und Zeremonien für alle Zeit befreit sei und sich in meinem gesamten Reiche frei bewegen darf. In Vollmacht und Vertretung NeptunsSchiffer Mikhail Eremchenko.“



Foto Till Ebel

Leben an Bord

Wind, Wetter und die See bestimmen auf einem Segelschiff die Tagesabläufe. So auch bei diesem Törn. Ergänzen sollte man noch: Das Schiff und die Ausbildung der Kadetten stehen im Vordergrund. Tag für Tag sind die Kadetten (neben dem Unterricht) überaus intensiv damit beschäftigt, Schiffspflege zu betreiben, frei nach dem Motto: „Alles, was sich bewegt, wird begrüßt, was sich nicht bewegt, wird angestrichen“. Angestrichen wird überall an Bord und auch außenbords.



Foto Russian Sails

Doch vor dem Anstrich muss erst mal der Rost und die alte Farbe runter. Das Stakkato der rostklopfenden Hämmer entwickelt sich zu einer eigenen „Musik“, die durch die ergänzenden Geräusche der Bandschleifer und dem feinen Schmirgelpapier einen besonderen Reiz hat. Wer will kann sich an diesen Arbeiten beteiligen und die meisten Trainees sind voller Engagement dabei. Der Einsatz aller ist deutlich erkennbar und die Viermastbark sieht an der Pier in Rio de Janeiro aus, als käme sie gerade neu aus der Werft.



Foto Russian Sails

Gesegelt wird auf der ganzen Etappe. Mit Windstärken zwischen 4 und 6 Beaufort weht es überwiegend aus nördlichen Richtungen. Meist läuft die Maschine mit, um stete Geschwindigkeit zu halten. Große Segelmanöver sind aufgrund der Windverhältnisse nicht erforderlich und dennoch sind die Kadetten ein oder zwei Mal am Tag im Rigg um, übungshalber, Segel zu beschlagen und andere zu setzen, frei nach dem Motto „Übung macht den Meister“. Auch die Trainees dürfen ins Rigg und einige machen intensiv davon Gebrauch.

Jeder Trainee hat die Möglichkeit, am Steuerrad zu stehen und, den Kompass im Blick, die Viermastbark auf Kurs zu halten. Seit einigen Jahren geschieht dies von der Brücke aus, mit einem winzig kleinen Steuerrad (jedenfalls im Vergleich zu dem alten Doppel-Steuerrad draußen vor dem Brückenhaus). Den Umgang mit einem fast mannshohem Doppel-Steuerrad zu erleben gibt es dann an einem Nachmittag, als für mehrere Stunden auf den Notruderstand am Heck des Schiffes



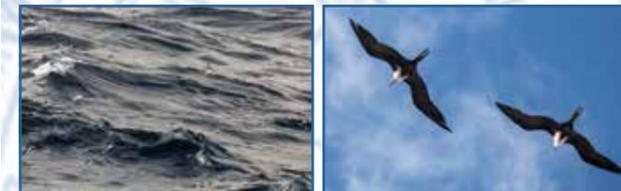
Foto Christian Sartorius



Foto Christian Sartorius

umgeschaltet wird.

Langeweile kommt nie auf, denn neben den seemännischen Arbeiten gibt es vielfältige Naturbeobachtungen; beeindruckende Sonnenauf- und Sonnenuntergänge, dramatisch schöne Vollmondbilder, fliegende Fische, die von Fregatt- und Sturmvögeln gejagt werden und Delphinschulen, die sich am Bug tummeln. Und dann das Meer in vielfältigen



Fotos Russian Sails

Formen; von der gleißenden Spiegelfläche bis zu Wellen und Dünung in durchaus beachtlicher Höhe.

Und noch ein Naturereignis bringt eine gewisse, wenn auch sehr zwiespältige, Faszination. Auf der Höhe der Kapverdischen Inseln beginnt es. An einem sonnigen Vormittag mit azurblauem Himmel zeigt sich plötzlich im Osten eine Nebelwand, die sich schnell auf das Schiff zu bewegt und sich als eine Front von gelb-rottem Saharastaub herausstellt. Von den Passatwinden befördert, wechselt er die Flugrichtung und nimmt seinen Kurs, genau wie die KRUZENSHTERN, Richtung Brasilien. Fast zwei Tage und Nächte legt sich der Staub als feiner Schleier über das gesamte Schiff und findet seinen Weg bis in die feinsten Lungenbläschen, mit der Folge, dass es eine Reihe von hustenden Menschen an Bord gibt.



Saharastaub

Informativ und unterhaltend sind auch die verschiedensten Führungen an Bord; Maschinenraum, Segelmacherei, Bordmuseum und Kapitänraum. Christine Hieber, deutsche Lehrerin im Offiziersrang für den Englisch-Unterricht an Bord der KRUZENSHTERN, versteht es ausgezeichnet,

nicht nur das Museum, sondern auch die Geschichte des Schiffes zu präsentieren. Eine besondere Ehre für die sieben Teilnehmer aus Deutschland ist die Einladung von Kapitän Mikhail Eremchenko in den Kapitänraum, einem für Besprechungen und Empfänge vorgesehenen repräsentativen kleinen Saal. In den unterhaltsamen Anmerkungen über diesen Raum gibt es ein gewisses Schmunzeln, als er anmerkt, dass Präsident Putin bei seinem letzten Besuch auf dem Schiff genau auf dem Platz gesessen habe, auf dem gerade der Vorsitzende von Tall-Ship Friends sitzt.

Ein quirliges Ereignis sei noch erwähnt: Das große Putzen einige Tage vor dem Einlaufen in Rio. Da blieb keine Ecke trocken. Das Deck schäumte unter der Seifenlauge, die durch das emsige Schwingen von Schrubbern auch den Decksaufbauten zugute kam. Es wurde alles Messing auf Hochglanz poliert und Bulleyes und Fenster streifenfrei auf Durchblick gebracht. Nach dem Schiff ging es dann an die eigenen Klamotten, vor allem die blauen Takelhemden, -hosen und die blau-weiß-gestreiften Telnjaschkas, den klassischen Unterhemden der russischen Seeleute. Auch



Foto Christian Sartorius

diese Teile wurden intensiv mit Lauge und Schrubber bearbeitet und bald hing der Himmel nicht voller Geigen, sondern voller „Grundausstattung der Kadetten“.

Rio de Janeiro

Nach über drei Wochen zum ersten Mal wieder Land in Sicht. Im frühen Morgenlicht sind die kleinen Inseln und die hohen Berge von Rio de Janeiro zu erkennen. Die Silhouette der Stadt wächst mit jeder Meile der Annäherung und bietet schließlich ein überaus vielfältiges Bild. Jeder will



den Zuckerhut oder die imposante Christus-Statue als Erster erspähen. Alles wird immer realer und es ist genau zu erkennen, wie sich die Stadt um die Berge schlängelt. Bald kommt der Lotse und die beiden Schlepper. Plötzlich ist Rio ganz nah; Strände, Hochhäuser, Kirchen, Häuser, die an den Berghängen kleben, Flugzeuge mitten in der Stadt, der riesige Hafen..., grandios. Der Liegeplatz der



KRUZENSHTERN unmittelbar an der alten Stadtmitte ist ein idealer Ausgangspunkt um die Stadt zu entdecken. Eine Weltstadt mit über 6 Millionen Einwohnern, an der Guanabara-Bucht gelegen, die nur irrtümlich zu ihrem Namen kam. Der Seefahrer Gaspar de Lemos entdeckte die Bucht am 1. Januar 1502 und hielt sie für die Mündung eines Flusses, den er „Fluss des Januar“ nannte.



Nach zwei Tagen geht es für das Schiff weiter nach Montevideo. Die meisten Trainees bleiben noch einige Tage in Rio. Für uns ein preiswertes Unterfangen (Drei-Sterne Hotel incl. Frühstücksbuffet 28,50 € pro Nacht), die Fahrt mit Bus, Metro oder Straßenbahn 0,80 €, ein Essen im Restaurant 6,00 €. Für die Carioca, wie die Einwohner der Stadt in der alten Sprache der Indigenen Tupi genannt werden, ist dies nicht unbedingt der Fall. Das monatliche Durchschnittseinkommen liegt bei 600,- € (in Deutschland 3.300,- €). Die Stadt hat viele Gesichter. Arme und



reiche Wohngegenden liegen dicht nebeneinander. Armut gibt es mitten in der City und in den Favelas. Durch die gewaltigen Rodungen im Amazonasbecken werden viele der Ureinwohner vertrieben und landen in den Großstädten, wo sie als Obdachlose leben. Vom Glanz der Strände in Ipanema oder der Copacabana sollte man sich nicht blenden lassen. Dennoch hat die Stadt einen außergewöhnlichen



Charme und nimmt einen schnell gefangen. Ob in den vielen Parks, den prächtigen Straßen oder den einfachen Vierteln mit den ein- oder zweigeschossigen Häusern: Man fühlt sich wohl. Für uns Europäer sind allerdings die Temperaturen des Südsommers mit regelmäßigen 35 bis 40 Grad gewöhnungsbedürftig. Es gäbe viel zu berichten über die Eindrücke in Rio, doch an dieser Stelle reicht der Platz dafür nicht aus.

Es war insgesamt ein Segeltörn, der vom Passat geprägt war und keine dramatischen Segelmanöver erforderte. Dies zeigt auch die Karte: Fast wie mit dem Lineal gezogen zeigt sich der Kurs der KRUZENSHTERN von den Kanaren bis nach Rio de Janeiro (linke Linie, rechts Kurs der SEDOV). Es war auch eine Reise, die in guter Stimmung verlief, die viele internationale Begegnungen brachte, die erneut die Gastfreundschaft russischer Segelschiffe dokumentierte und durchaus auch „Die Entdeckung der Langsamkeit“ ermöglichte. Am letzten Tag überreichte Kapitän Eremchenko jedem Mitsieger sein Zertifikat, aus dem hervorging, dass in der Zeit vom 29. Dezember 2019 bis zum 22. Januar 2020 eine Distanz von 3645 Seemeilen verssegelt wurde und man sich als sehr tüchtiger Seemann/frau auf der KRUZENSHTERN erwiesen habe.



Regatta der Giganten von Norbert Thomé

Fotos von Russian Sails 2020

Die zwei größten noch segelnden ehemaligen Frachtsegler, SEDOV (1921) und KRUZENSHTERN (1927), und ein relativ junges Segelschiff in klassischen Linien, die PALLADA (1988), begegneten sich im Rahmen der Russian Sails 2020 im Südatlantik, um eine Regatta über die Distanz von 200 Seemeilen zu segeln. Die Regatta war der eindeutige Höhepunkt in der Erinnerung



an die russischen Seefahrer und Entdecker Fabian von Bellinghausen und Michail Lasarev, die vor 200 Jahren die Antarktis entdeckten (s.a. TSnews 109, Seiten 9-10). PALLADA und KRUZENSHTERN kamen aus Ushuaia und die SEDOV aus Montevideo. Die Schiffe trafen sich etwa 300 Seemeilen nördlich der Falklandinseln und es war ein bewegendes Ereignis, welches durch die dröhnenden Schiffshörner und durch das begeisterte Grüßen der angetretenen Kadetten von Bord zu Bord gefeiert wurde. Auf der SEDOV trafen sich die Kapitäne Evgenij



Romaschkin (SEDOV), Nikolay Zorchenko (PALLADA) und Mikhail Eremchenko (KRUZENSHTERN) sowie der Kapitäns-Instruktor Mikhail Novikov von der Kaliningrad State Technical University zu einem Briefing im Hinblick auf die Regatta. Der Seewetterbericht meldete stürmischen Wind bis 8 Beaufort und grobe See. Ideal für eine solche Regatta.

Die Schiffe gingen, mit dem notwendigen Sicherheitsabstand, auf Position vor der Startlinie und dann das Kommando „Maschine aus“. Nun begann der Kampf gegen Wellen



und Wind. Die Segel wurden gesetzt und am 20. Februar 2020 um 22.00 Uhr (Schiffszeit) querten die drei Giganten die Startlinie. Es begann ein imposantes Segelereignis mit großartigen Bildern. Der Wetterbericht behielt recht, und



die Regatta war geprägt von starkem Wind und hohen Wellen. Das richtige Wetter, um alles Zeug zu setzen. Während der gesamten Regatta waren Crew und Kadetten auf allen drei Schiffen extrem gefordert, keinen Meter zu verlieren. Die PALLADA kam gut vom Start weg, aber die für schweres Wetter gebauten alten Frachtsegler zogen dann doch an ihr vorbei. Zu allem Überfluss wurde die PALLADA auch noch von einer Bö in Orkanstärke erwischt, und dabei wurden die fünf Vorsegel zerfetzt.





Die KRUZENSHTERN ging am 21. Februar um 13.43 Uhr (Schiffszeit) als Erste über die Ziellinie, die SEDOV folgte um 13.58 Uhr und dann die PALLADA um 14.08 Uhr. Ob Gewinner oder Verlierer, das war nachrangig. Was zählt

ist die Zugehörigkeit in der Geschichte der russischen Seefahrt und hier vor allem in der Tradition der russischen Segelschiffahrt. Für die Crew und die jungen Kadetten war es ein prägendes Erlebnis ihrer Zeit auf diesen wunderschönen Segelschulsschiffen.

Einen Tag nach Beendigung der Regatta, am 22. Februar 2020, war dann auch der erste Abschnitt der Russian Sails 2020 beendet und die Schiffe segelten wieder ihre eigenen Wege. Die KRUZENSHTERN nahm Kurs Buenos Aires und SEDOV und PALLADA Richtung Kapstadt. Zu dem Zeitpunkt hatten die drei Schiffe insgesamt 35.000 Seemeilen hinter sich, 13 Häfen besucht und rund 22.000 Besucher an Bord. Die zweite Etappe steht nun unter dem Motto „Sails of Peace“ und erinnert an die tragischen Seiten der europäischen Geschichte im Weltkrieg des Faschismus und den Sieg im Großen Vaterländischen Krieg.

Quelle: Russian Sails 2020



We are the champion



ANTIGUA - Fjorde, Wale, Nordlichter von Editha Thum

Anfang des Jahres 2019 wurde der Plan für eine Reihe sehr interessanter Törns veröffentlicht: Mit der ANTIGUA von Tromsø aus in den nordnorwegischen Fjorden Wale beobachten und vielleicht das Nordlicht sehen.

Nach kurzem Überlegen habe ich mich für den Törn vom 24. bis 29.11.2019 entschieden. Das war dann doch mal etwas anderes als das Segeln in der Sommersaison. Schließlich sind in dieser Region zu dieser Jahreszeit Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt völlig normal.

Am 23.11.2019 flog ich von Berlin aus über Frankfurt/M. und Oslo nach Tromsø. In Frankfurt traf ich mit einer Freundin von Hamburg kommend zusammen. In Oslo dann der erste Schock: Mein Gepäck war nicht da. Es musste auf Grund des Wechsels der Fluggesellschaft abgeholt und neu eingeecheckt werden, war aber nicht auffindbar. Nach der Verlustanzeige und der Versicherung, es würde bestimmt am nächsten Tag nachgeschickt werden, ging es dann weiter nach Tromsø.

Vom Flughafen aus ging es per Taxi in die Stadt und zur ANTIGUA. Wir wurden herzlich empfangen und unsere Kammer wurde uns zugewiesen, eine kleine aber sehr gemütlich und funktional eingerichtete Zweibettkammer mit Doppelstockbett, Dusche, Waschbecken und WC.

Am nächsten Tag war noch bis in die Abendstunden Zeit für einen Stadtbummel. Es wird dort am 24.11. gegen 9 Uhr etwas hell bzw. schummerig, gegen 14 Uhr aber schon wieder dunkel. Auch das Wetter war entgegen den Prognosen nicht so sehr kalt, Temperaturen etwas über 0 °C und dazu leichter Nieselregen. Das war aber auf den bereits mit festgetretenem Schnee bedeckten Straßen eine äußerst rutschige Angelegenheit, weshalb so ziemlich alle Menschen Schuhspikes benutzten. Tromsø ist eine kleine äußerst sehenswerte Stadt mit viel Kultur.

Leider traf die Versicherung, mein Koffer würde an diesem Tag bestimmt eintreffen nicht zu. Auch weiterhin war er nicht auffindbar. Da wir gegen Abend auslaufen wollten, war nun ein schnelles Einkaufen der notwendigsten Dinge, vor allem warmer Kleidung angesagt. Der 24.11.2019 war aber ein Sonntag, sodass nur ganz wenige Geschäfte geöffnet hatten. Es gelang mit trotzdem, wenigstens eine warme

Hose, einen Pullover, Socken und Unterwäsche zu erstehen. Dann ging es los in das Kvenangen-Fjord System. Bei Valanhamn verbrachten wir die erste Nacht vor Anker.

Am nächsten Tag wollten wir Wale beobachten. Wir richteten uns nach den Fischtrawlern. Wo diese sind, gibt es Futter für Orcas und Buckelwale, was die intelligenten Tiere schon lange verstanden haben und deshalb auch dort anzutreffen sind. Wir konnten eine Anzahl an Orcas sehen und auch einen Buckelwal. Das Wetter war leider immer noch trübe und nieselig.

Am Abend gingen wir an die kleine Pier der Insel Skorpa. Hier gibt es einen völlig intakten Ort, der jedoch komplett von Menschen verlassen ist. Die Ursachen sind wirtschaftlicher Natur. Es gibt dort keine Arbeit und kein Einkommen. Wir gingen bei völliger Dunkelheit durch den Ort. Es lag viel tiefer alter Schnee. Wir konnten die Kirche im Licht der Stirnlampen ansehen und den Friedhof. Dort gibt es auch ein Mahnmal für die bei den Kämpfen im 2. Weltkrieg Gefallenen. Dann blieben wir bei Ebbe noch einige Zeit am dort vorhandenen kleinen Sandstrand in der Hoffnung auf das Nordlicht. Diese wurde aber leider enttäuscht.

Wegen des in diesen Tagen großen Tidenhubs konnten wir auch nicht über Nacht an der Pier liegenbleiben. Wir mussten wieder ablegen und gingen im Burfjord über Nacht vor Anker.

Am nächsten Tag gingen wir wieder auf die Jagd nach Walen. Bei der Übergabe von Fisch von den Fangschiffen auf die Transportschiffe geht doch so einiger Fisch verloren, was große Schulen von Orcas angelockt hatte. Auch Buckelwale waren wieder dabei. Das Wetter wurde inzwischen klarer und kälter. Ein eisiger Wind kam auf.

Am Abend gingen wir in den Hafen von Skervoy. Das ist ein für dortige Verhältnisse größerer Ort mit einem Supermarkt, einer Kirche, zwei Gaststätten, einem Imbiß und einer Pension. An diesem Abend fing es heftig an zu schneien. An Deck lag nun Schnee. Die Hoffnung, dass man meinen Koffer an diesen Ort nachschicken würde, zerschlug sich leider.



Auch am nächsten Morgen gingen wir wieder in der Nähe der Fischfänger auf Walbeobachtung. Das Wetter war sonnig und kalt. Trotzdem setzten wir auch Segel. Es war ein Erlebnis, beim Aufschießen der Gordinge und Geitau neugierige Wale beobachten zu können. Wir liebten die Segel bis zum Dunkelwerden stehen. Ganz langsam und



lautlos glitten wir durch die Fjorde mit wenig Wind und langsamer Fahrt. Eine Schule von Orcas näherte sich und wollte wohl ergründen, was das für großer schwimmender Körper ist. Sie waren nicht ängstlich, auch nicht aggressiv, einfach nur neugierig.

Zum Abend gingen wir an die Pier von Hamnes, auch ein etwas größerer Ort. Wir hatten uns angemeldet. Daher wurde exklusiv für uns das Museum des Ortes geöffnet, wo man viele Exponate und Fotos zur Geschichte der Region sehen konnte. An diesem Ort befindet sich eine Fabrik, welche Stockfisch herstellt. Man konnte einen Blick hineinwerfen.

In dieser Nacht konnten wir dann auch endlich schwache Polarlichter sehen.

Am nächsten Morgen konnten wir die riesigen Trockengestelle für den Stockfisch sehen. Ein Polarfuchs kreuzte unseren Weg.



An diesem Tag blies ein kräftiger Wind. Die Wale waren wohl abgetaucht. Für uns war daher das Motto Segeln mit Nordkurs. Wir hatten die kompletten Rahsegel der Barkentine gesetzt, dazu Großsegel und Vorsegel. Da die Deckscrew nur aus zwei Frauen bestand und eigentlich alle anderen Mitsegler mit dem Segeln nicht vertraut waren, hatte ich dann schon fast den Platz der dritten Decksfrau inne. Es machte wirklich Freude, kräftig mit anpacken zu können. Unser Schiff lief im Maximum 10,6 Knoten, wie unser Käpten stolz am Abend verkündete. Jedoch dann bei Temperaturen von unter -10 °C die Segel wieder

einzipacken, geriet zu einer frostigen Angelegenheit, insbesondere in etwas unzureichender Kleidung. Man musste sich eben warm arbeiten.

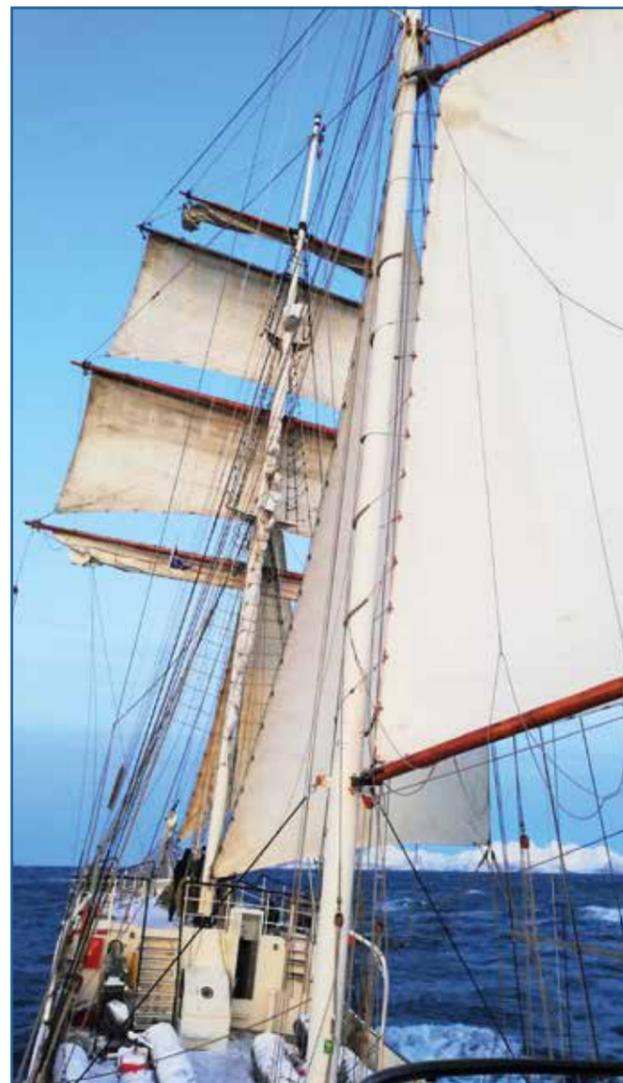
Nachdem das dann doch geschafft war, gab es das Käptens Dinner. Unser Koch hatte ein exzellentes 4-Gänge-Menü gezaubert.

Eigentlich sollte das der Abschluss sein, sollte man denken. Es gab aber dann noch etwas ganz Besonderes. Wir gingen nach Anmeldung an die private Pier des kleinen Ortes Finnkroken. Die Einwohner hatten für uns zum Willkommen von der Pier bis in den Ort Windlichter aufgestellt. Sie empfingen uns in der Kirche und wir konnten mit dem Ortsvorsteher etwa eine Stunde über das Leben an diesem einsamen Ort sprechen.

Dann ging es zurück nach Tromsø. Auf dem Weg dahin begleitete uns wieder ein schwaches Polarlicht in einer eisigen Nacht.

Am nächsten Tag ging es dann zurück zum Flughafen und nach Berlin.

Übrigens stand mein Koffer genau am Nikolaustag plötzlich völlig intakt bei mir zu Hause vor der Tür. Die Banderole mit dem Code hatte sich gelöst und über die Inhaltsangabe konnte er dann zugeordnet werden. Auch alle zusätzlichen Kosten für Käufe vor Ort wurden anstandslos erstattet.



ROALD AMUNDSEN - homeward bound
 von Norbert Thomé,
 Fotos LlaS (sofern nicht anders angegeben)

Am 12. Oktober 2019 hieß es in Kiel-Holtenau „Leinen los“ für die ROALD AMUNDSEN und es ging Richtung Westen, quer durch den Nordatlantik, von der Nordsee bis in die Biscaya, zu den Kanarischen Inseln, nach Martinique in die Karibik und weiter nach Panama und Kuba. An Bord waren 30 Schülerinnen und Schüler aus ganz Deutschland, die beim Projekt „High Seas High School“, initiiert von der Hermann Lietz-Schule auf Spiekeroog, für das Leben lernen sollten. Da ist ein Segelschiff doch ein ideales Lernfeld. Außer der Stammcrew waren vier Lehrer mit an Bord, die alle Schulfächer bedienten. Seemannschaft und Teamwork ergaben sich von selbst, denn neben dem Schulunterricht ging immer eine wechselnde Gruppe Wache an Bord; an Deck im Rigg und in der Kombüse. Aber nicht nur an Bord entdeckten die 14. bis 16. jährigen Jugendlichen neue Horizonte. Mehrwöchige Bildungsprojekte an Land,

Täglich verfassen die Schüler einen Tagesbericht. Am 3. März 2020 schreibt Tamara: „Der Seealltag beginnt wieder! Nach einem wunderschönen Landaufenthalt auf Kuba sind wir gestern in See gestochen und haben schon bald Havanna hinter uns gelassen. Nun, da wir wieder auf See sind, merkt man auch dass



Tauchen auf Kuba



Schüler und Crew

der Rückweg ansteht. Die Schönwetterroute haben wir hinter uns gelassen. Es ist kurz vor Wachwechsel, 03.30 Uhr. Die neue Wache steht schon an Deck. Dann das Kommando „klar zum Halsen“. Los geht's! Als erstes muss das Großstengestagssegel geborgen werden, danach geht es an die Brassen! Zack, das Schiff steht im Wind und dreht sich wie von Geisterhand. Die Wellen klatschen gegen das Schanzkleid, bäumen sich höher auf, brechen am Bug und Gischt kommt herüber geflogen. Meerwasser läuft über das Deck. Es glitzert und leuchtet vom Meeresleuchten.In den letzten 24 Stunden haben wir viel von Halsen und Segelbergen wiederholt, was uns allen aber guttat, um wieder in den Schiffsalltag reinzukommen.“

u.a. in Costa Rica und Kuba, vermittelten nachhaltige persönliche Erfahrungen und Erkenntnisse. Für die ROALD AMUNDSEN war es die dritte Reise dieser Art. Nun ist der Bug der Brigg Richtung Osten gerichtet. Über die Bahamas, die Bermudas und die Azoren geht es heimwärts zum europäischen Kontinent und am 1. Mai 2020 wird das Schiff in Emden erwartet.

Turbulenzen an Land – aber; auf See ist auf See. Die Corona-Hysterie ist weit weg. Am 28. Februar 2020 ist in Havanna/Kuba Crewwechsel. Ein Teil der Stammcrew wird ausgewechselt. Die Schüler bleiben und haben nun etwa die Hälfte ihrer Reise auf dem „segelnden Klassenzimmer“ glänzend absolviert. Nun geht es durch die Bahama-Inseln in das Sargassomeer und weiter nach St. George's/Bermudas.

Training nach der Liegezeit in Kuba ist angesagt und dazu werden die kommenden Tage intensiv genutzt. Die Windverhältnisse sind ideal um mit den Segeln zu arbeiten. Die ersten Tage weht es mit Windstärke 5 aus südlichen Richtungen und die ROALD segelt mit halbem Wind oder auch Backstagsbrise. 24 Stunden unter Segeln und Etmale bis 160 Seemeilen. Ab dem 7.3. dann ein steifer Wind aus West bis Nordwest und mit achterlichem Wind läuft die Brigg im Schnitt 6,5 Knoten und Etmale über 170 Seemeilen. Dieses Training dient vor allem dazu die Schüler für die Übernahme der Crewpositionen fit zu machen. Ab den Bermudas führen Schüler das Schiff, als Kapitän, Steuerleute und Wachführer. Selbstverständlich wird die Stammcrew beide Augen und Ohren weit offen halten um notfalls zu

korrigieren.

Am 10.3. schreibt Jelka (Schülersprecherin): „Soeben haben wir sehr gut den Hafen von Bermuda / St. George's erreicht und liegen nun fest neben der THOR HEYERDAHL. Mit einer ordentlichen Prise Seeluft in unserem Haar erinnern wir uns an die warmen sommerlichen Temperaturen in Kuba, die wir nun wahrscheinlich vorerst hinter uns gelassen haben. Kuba hinterließ bei uns einen bleibenden Eindruck. Unter der Anleitung der ersten Steuerfrau, Conni Rothkegel, wurden zusätzliche Lerneinheiten zur Einführung in die Nautik durchgeführt. Jetzt geht es nämlich ans Eingemachte und die Jugendlichen übernehmen immer mehr verantwortungsvolle Posten im Bordalltag unter Anleitung der Stammmcrew.“

Die Tage in St. George's waren überaus kurzweilig weil es ein volles Programm gab. Dazu gehörten auch verschiedene Klausuren, u. a. in Mathe und Spanisch. Notwendige Instandhaltungsarbeiten wurden durchgeführt, so z.B. Blöcke ausgetauscht und Drahtseile mit Teer gelabsalbt. Von besonderem Interesse waren die verschiedenen Exkursionen in der Stadt und der näheren Umgebung.

So eine Fahrt nach Hamilton in das Bermuda Ocean Exploration Centre. Ein Höhepunkt war die Teilnahme einer Gruppe an der Bermuda Triple Challenge. Unsere Gruppe wählte den Hindernislauf über 3,5 km, bei dem viele Hindernisse überwunden werden mussten, z.B. mit einem Eimer voll Zement einen bestimmte Strecke zurücklegen, Paletten stapeln, über Gerüste Klettern oder über Autos laufen. Die Zeit in St. George's verging wie im Flug und am 18.3., um 11.00 Uhr Lokalzeit begann die Reise zu den



Bermuda Triple Challenge

Azoren.

Tim schreibt hierzu: „Endlich wieder unter Segeln. Wir haben heute zwar keine Wale gesehen, aber dafür dicke hellblaue Fische, die aus dem Wasser springen und ganz viele „portugiesische Galeeren“, Quallen mit einem Ballon zum Segeln. Ich hatte die Wache, in der Segel gesetzt und die Hauptmaschine ausgemacht wurde. Außerdem übernehmen wir jetzt mehr Verantwortung, da wir einen Schülerkapitän, Schülersteuerer, Schüler-Toppgast, Schülerbootsmänner, Schüler-Toppgast und Schülerbootsmänner haben.“



Portugiesische Galeere

Der Törnabschnitt zu den Azoren dauerte rund 16 Tage. Es waren Tage des Lernens in den klassischen Schulfächern und Tage intensiven Segelns. Am ersten Tag auf See wehte es mit 4 Bft aus Nordost, zwei Tage später aus Südsüdwest mit 5 Bft und am sechsten Tag mit bis zu 8 Bft aus Süd. Dieser ständige Wechsel von Richtung und Stärke setzte sich bis zum letzten Tag fort und bedingte intensive Arbeit an Deck und im Rigg. Das längste Etmaal auf dieser Etappe waren 159 Seemeilen am 22. März. Die Temperaturen die in St. George's noch bis 25° betrug änderten sich, ja nach Windrichtung, und sanken an einigen Tagen auf etwa 14°. Auf den Azoren war es dann mit 21° wieder recht angenehm. Jonas und Louis schreiben am 23.3.: „Unser Tag begann windig. Zu unserer Wache mussten wir gar nicht wirklich geweckt werden, denn die 45° Krängung hat uns pünktlich aus den Kojen geworfen. Mit 8 Windstärken begaben wir uns in unseren Panzeranzügen (auch Ölzeug genannt) an Deck. Begrüßt mit brausendem Wind starten wir die Wache. Auch wenn die Backschaft bestimmt nicht zustimmen würde, hat uns der kräftige Wind und das Schaukeln Spaß gemacht. Als dann gegen 6.30 Uhr die Sonne aufging wachten alle endgültig auf und wir beobachteten die Sonnenstrahlen, wie sie durch die vom Wind aufgerissene Gischt blinzelten....Unsere Tagesmeldung wurde gerade von einer flotten Halse unterbrochen, welche wir in der Topzeit von 8 Minuten erledigt haben. Gegen 17.00 Uhr gab es dann ein All-Hands, bei dem unser Kapitän Uli uns gezeigt hat wie man mit der ROALD eine Beiliege-Manöver segelt. Mit dem Manöver könnte man auch sehr starke Wind aussitzen. Am 27.3. schreibt Felix, der als Schüler-Toppgast eingeteilt ist: „Als Toppgast sieht das Segel setzen auch etwas anders aus, weil man eher darauf achten muss, wer wo eingeteilt ist, wer an welchem Tampen holt und wie man das Manöver seinem Team am leichtesten gestalten kann, als selber an Tampen anzufassen. Ich darf dann auch die ganze Wache so einteilen, das immer jemand am Ruder und im Ausguck steht, was manchmal auch eine Matheaufgabe darstellen kann, weil man die acht Stunden



Kapitän Uli Komorowski

„Arbeitszeit“ so fair wie möglich verteilen muss.

In der Tagesmeldung von Mike, am 29.3. liest man: „Es geht uns gut (allen an Bord). Befindlichkeiten soll es und würde es auch an Land, zu Hause gegeben haben, also bilden sie keine zusätzliche Belastung. Covid 19 berührt uns zur Zeit nur über die Probleme an Land. Unser gesundes „Splendid-Isolation-Spacecraft“ segelt mit erheblich weniger Stress, als wir ihn aus den Nachrichten herausfiltern.“

Am Mittag des 4. April hieß es dann „Land in Sicht“. San Miguel, die Hauptinsel der Azoren, war erreicht. Die ROALD AMUNDSEN ankerte vor der Hafenstadt Ponta Delgada, da erst am Abend eine Liegeplatz frei war. Am 5.4. schreibt Christoph: „Wer die Tagesmeldung von gestern gelesen hat, ist bestimmt gespannt, ob wir gut im Hafen geandet sind. Ja wir haben es geschafft! Wir sind im Hafen von Ponta Delgada, die Leinen sind fest, an Land dürfen wir allerdings nicht. Der Lotse kam gestern, nachdem wir den Anker mit vielen Händen und der Ankerwinde aus dem Grund geholt hatten, an Bord. Es gelang uns ein flottes Anlegemanöver und wir konnten sogleich schon mal Diesel bunkern.....Wir genießen die sozialen Freiheiten, die ja scheinbar in ganz Europa nicht mehr erlaubt und möglich



sind. Wahrscheinlich beneiden uns so einige an Land um unsere Situation, doch denken wir auch zunehmend an Euch, die Landmenschen. Bleibt gesund, wir freuen uns auf Euch!“

Der Aufenthalt auf den Azoren war kurz. Landgang war auf Grund der Corona-Bestimmungen nicht möglich. Es wurde Diesel gebunkert und Proviant für die kommenden vier Wochen übernommen. Am 6.4. um 18.00 Uhr Lokalzeit legte die ROALD ab. Der Wind kam aus Südwest mit 2 Bft und die Temperatur betrug 23°. Nun geht es über Cherbourg nach Emden, wo Eltern und Freunde die ROALD AMUNDSEN, die Schüler und die Crew am 1.5.2020 erwarten. Auf See geht die Routine weiter und Felix berichtet am 7.4.: „Mein ziemlich stressiger Morgen begann heute um 6.00 Uhr in der Kombüse, wo ich versuchte mit unserem neu proviantierten frischen Obst uns an Bord einen essbaren Vitaminschmaus zuzubereiten (Obstsalat).... Um 7.15 Uhr kamen dann schon die ersten Hungrigen, um ihre erste Mahlzeit des Tages zu genießen. ...Ich merke mehr und mehr, wie die Reise zu Ende geht und versuche deshalb, jede Kleinigkeit wie Ruder- und Ausguck-Gehen zu genießen. Ich versuche auch noch mal zu realisieren, wie viel wir schon erlebt haben.“

Am 8.4. schreibt Toppgast Christoph: „Ergänzend noch ein paar Informationen zu unserem Reiseverlauf. Wir haben zur Zeit gute Winde die uns weiter nach Norden segeln lassen,



homeward bound

damit wir die absehbaren Windrichtungen gut nutzen können. Die Wachen sind seit den Azoren neu sortiert und haben sich schon wieder gut eingespielt und parallel zur seemännischen Ausbildung, bekommen die Schüler von den Lehrern begleitete Selbstlernzeiten“.

Die ROALD AMUNDSEN wird bald wieder im Heimathafen sein. Wie es dann weitergeht ist derzeit unklar. Der Eignerverein LebenLernen auf Segelschiffen e.V. hat den aktuellen Törnplan zunächst „auf Reede“ gelegt. Eine Aktualisierung wird im Mai erfolgen. Der neue Segelplan wird dann umgehend auf unserer Internetseite www.tallshipfriends.de zu finden sein.

Quellenangaben: LebenLernen auf Segelschiffen e.V. und High Seas High School



**„Sehr viel Hunger und wenig Essen“
- die Reise des Schiffsjungen
Joachim Ringelnatz auf der Bark ELLI
von Andreas von Klewitz**

Dass Seefahrt keinesfalls immer lustig ist, darüber berichten die Aufzeichnungen des ehemaligen Schiffsjungen und späteren Dichters, Malers und Kabarettisten Hans Böttcher alias Joachim Ringelnatz. 1911 erstmals unter dem Titel „Was ein Schiffsjungen-Tagebuch erzählt“ veröffentlicht, schildern sie die Reise des 17-Jährigen an Bord der Bark ELLI von Le Havre nach Belize von April bis September 1901. Der Traum vom Matrosendasein wurde für den Jungen aus dem sächsischen Wurzen unterwegs zum Albtraum. Spott, Schläge und Erniedrigungen standen fast täglich auf der Tagesordnung, dazu kam schlechte Kost und harte Arbeit. Ringelnatz hat sich von den Erlebnissen nicht einschüchtern lassen. Ungeachtet aller Demütigungen hat er sich seine Liebe zur See bewahrt und ist nach der Reise auf der ELLI auf weiteren Schiffen gefahren und schließlich noch in die kaiserliche Marine eingetreten.



ELLI

Ringelnatz' Tagebuch beginnt mit dem Abschied von seinem Vater in Hamburg Anfang April 1901. Während sein Onkel mütterlicherseits als weitgereister Kapitän von einer Matrosenlaufbahn abgeraten hatte, unterstützte Vater Böttcher das Vorhaben seines Sohnes und zahlte ihm Hotel und Ausrüstung. Aber schon die Reisevorbereitungen verliefen alles andere als vielversprechend. Denn der geschäftstüchtige Hamburger „Heuerbas“ verschob die Einschiffung mehrfach und verlangte schließlich zusätzliches Geld, weil die Bark, auf die Ringelnatz kommen sollte, in Le Havre lag. Die Überfahrt dorthin geschah auf dem französischen Dampfschiff THERESE ET MARIE. Unterwegs erlebte der Junge erstmals, was es hieß, unter Seeleuten zu sein. Die Männer verspotteten ihn wegen seiner eleganten Kleidung und rieten ihm, bei nächster Gelegenheit nach Hause zurückzukehren. Dann kam obendrein Seekrankheit auf und schließlich die Enttäuschung, als man nach Ankunft in Frankreich das gesuchte Schiff erblickte. Ringelnatz schreibt:

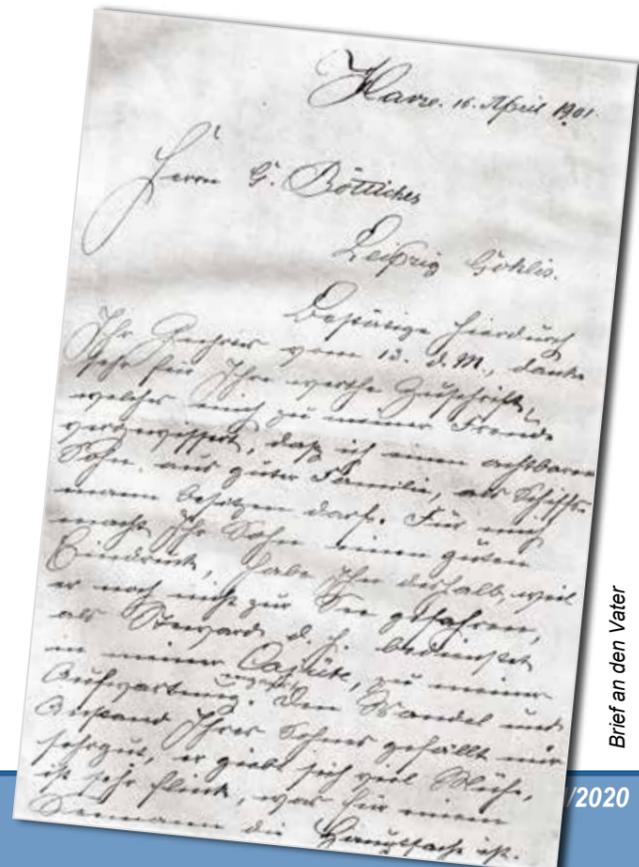
„Dann kam der Moment, wo wir landeten. Wir Deutschen packten unsere Sachen und machten uns auf die Suche nach der ‚Elli‘. Der Bootsmann nahm die führende Stelle ein. Endlich entdeckten wir das eiserne Vollschiß, das wir

suchten. Es war allerdings kein Vollschiß, und auch nicht aus Eisen, sondern es war eine kleine, hölzerne Bark ...“



Die Bark

Der in Frankreich gebaute und in Ostfriesland beheimatete Dreimaster mit seinem Gewirr von Stangen, Tauen und sonstigen schmutzigen Gegenständen machte auf Ringelnatz einen „öden, toten Eindruck“, die Mannschaft gefiel ihm nicht besser. Zunächst war da der Kapitän namens Pommer, ein breitschultriger untersetzter Mann, der nüchtern freundlich, betrunken aber unberechenbar sein konnte, dann der gewalttätige Steuermann und der nicht minder brutale Bootsmann, der Schiffskoch, der Segelmacher und schließlich die Matrosen, insgesamt 15 Mann. Zusätzlich kam in Le Havre ein dicker französischer Junge an Bord, mit dem sich Ringelnatz ebenso anfreundete wie mit einem herrenlosen Hund, den er im Hafen aufgelesen hatte. Freunde brauchte er auch, um das Kommende zu überstehen. Denn obgleich vom Kapitän zum Kajütensteward ernannt und in einem Brief an den Vater für seinen guten Lebenswandel und Anstand gelobt, waren Steuermann und Bootsmann nur darauf aus, ihm das Leben schwer zu machen.



Brief an den Vater



Sie scherten sich wenig darum, dass Pommer in seinem Schreiben versprochen hatte, dem Jungen in jeder Beziehung ein Vater zu sein und er gut auf ihn achtgeben würde. Dies zeigte sich schon in den ersten Tagen, als die ELLI noch in Le Havre lag. Da hatte der frischgebackene Steward einmal in guter Absicht den großen Kompass zum Putzen aus den Angeln gehoben und handelte sich damit die ersten Ohrfeigen des Bootsmanns ein. Als die Bark am 18. April endlich den Hafen Richtung Westindien verließ, nahmen die Drangsalierungen zu. Ringelnatz hatte keine Ahnung vom Segeln, auch verstand er die Seemannssprache nicht. Er erinnert sich:

„Wenn der Steuermann plötzlich mit lauter Stimme das Kommando: ‚Heiß Groß-stengstachseil!‘ gab, so stürzte die ganze Mannschaft an Deck, an eins der vielen herunterhängenden Tauenden, bildete mit dem Bootsmann an der Spitze eine Kette, und während dieser eigentümlichen durchdringende Rufe ausstieß, rissen alle im Takt danach am Tau. Wollten Paul und ich im Hintergrunde dann fragen, was das zu bedeuten habe, dann gab uns jemand einen Stoß ins Genick und rief in rauem Platt: ‚Rit, Bengels, rit!‘“

Es dauerte lange, bis der Junge die Abläufe an Deck begriff, auf Verständnis konnte er dabei nicht hoffen. Steuermann und Bootsmann verspotteten ihn wegen seiner höflichen Ausdrucksweise, der Kapitän tauchte einmal „zur Abgewöhnung“ seine beiden Arme in einen Teertopf, als er gerade mit Streicharbeiten beschäftigt war. Dennoch versuchte Ringelnatz, das Beste aus der Situation zu machen. Und er bewies erstaunlichen Mut. So dauerte es nicht lange, bis er nach einem ersten Einsatz auf dem Klüverbaum in die Takelage kletterte und sich auf die oberste Rah setzte. Was er in diesen wenigen glücklichen Momenten empfand, hat er in seinen Aufzeichnungen festgehalten:

„Eigentümliche, große Empfindung, im Sturm in luftiger Höhe zu sitzen, mitten im Ozean, mit dem Gedanken, soundsoviele Meilen vom Lande, von den Menschen und von der Heimat entfernt zu sein! Unter mir erschien das Schiff wie ein Plättbrett und die Menschen darauf wie große Käfer ...“

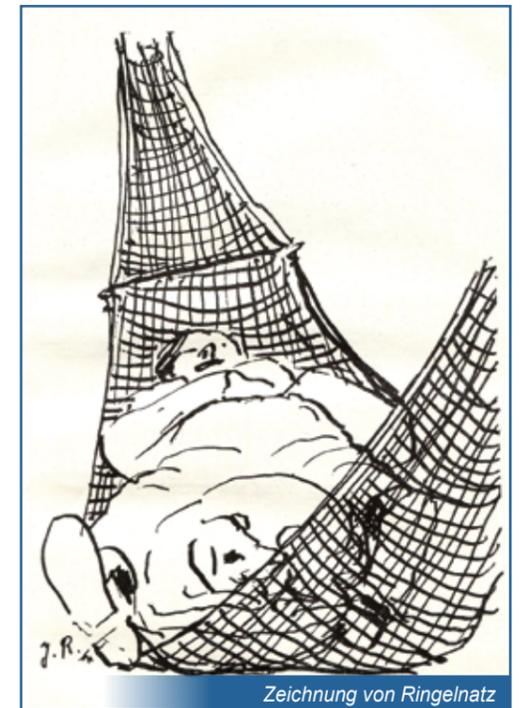
Nach einigen stürmischen Tagen wurde auch das Wetter besser, am 28. April, notiert er, schien die Sonne, und alle an Bord waren in „fideler Stimmung“. Aber bald schon stellten sich neue Probleme ein. Je weiter man Richtung Westen kam, desto knapper wurde das Wasser, dann hagelte es wieder Fausthiebe und Tritte vom Bootsmann, etwa weil



Ruderwache

Ringelnatz den Tisch in der Messe mit dem falschen Tuch abgewischt hatte. Der Junge versuchte, sich so gut wie möglich anzupassen und keine Angst zu zeigen. Bald schon arbeitete er selbständig im Rigg, dann, als man Anfang Mai Madeira passierte, übernahm er seine erste Ruderwache. Aber friedlicher wurde es an Bord nicht. Wegen der täglich schlechter werdenden Verpflegung gab es ständig Zank und Schlägereien, und immer öfter suchte Ringelnatz Zuflucht bei dem armen Bordhund, der auch vom Kapitän misshandelt wurde. Ein kleiner Trost waren die abendlichen Stunden an Deck, wenn das Tagwerk beendet war. Im Tagebuch heißt es dazu:

„Wenn die Matrosen abends in der kühlen Dämmerung nach vollbrachter Arbeit sich an Deck lagerten und jene schlichten Volkslieder anstimmten, die selbst im rohesten Gemüt freundliche Erinnerungen hervorrufen, dann beschlich mich ein wehmütiges Gefühl. In schönen Nächten schlief ich an Deck unter freiem Himmel. Den Sonntag suchte ich durch allerlei Kurzweil zu vertreiben. Ich machte Dressurversuche an dem namenlosen Hunde, ich malte auf alle möglichen und unmöglichen Papiere Seelandschaften, die bei den Matrosen Anklang fanden ...“



Zeichnung von Ringelnatz

Solche Momente waren rar. Nachdem man das Passatgebiet erreicht hatte, breitete sich zunehmend Hitze aus, wodurch an Bord neue Zwistigkeiten entstanden. Wegen des Wassermangels konnte man keine Wäsche waschen, außerdem gab es zahlreiche Ratten auf dem Schiff. Die Unzufriedenheit der Besatzung bekam Ringelnatz wieder am eigenen Leib zu spüren. Immer brutaler schlugen Steuermann und Bootsmann zu, sodass er, inzwischen von Blutergüssen übersät, erstmals über Flucht nachdachte. Als man Ende Mai Guadeloupe passierte, nahmen diese Gedanken konkrete Formen an, zumal der Koch inzwischen den Hund über Bord geworfen und ihm damit seinen einzigen Gefährten genommen hatte. Als man am 2. Juni endlich Belize (Belize

City, damals Britisch-Honduras) erreichte, war er von seinem Entschluss nicht mehr abzubringen. Erleichtert, endlich Land und andere Menschen zu sehen, wartete er nur auf eine günstige Gelegenheit, der ELLI und ihrer Besatzung den Rücken zu kehren. Aber die Gegenseite war auf der Hut. Als ob man ahnte, was der Junge vorhatte, wurde ihm nicht gestattet, an Land zu gehen, sodass Ringelnatz beschloss, den Kapitän offiziell um seine Entlassung zu bitten. Dieser lehnte ab. Und was noch schlimmer war, er degradierte ihn zum Decksdienst, womit für den Jungen erst die richtige Leidenszeit begann. Der Steuermann schikanierte ihn und



Segelsetzen

zwang ihn zu den niedrigsten Arbeiten, der Kapitän sah darüber hinweg. Ringelnatz wollte eine solche Behandlung nicht länger hinnehmen. Nach mehreren Anläufen gelang es ihm, von Bord zu kommen, wobei er zunächst in den Urwald flüchtete, später bei einem Eingeborenen unterkam und schließlich auf einem mexikanischen Kriegsschiff anheuerte. Die Freude über die neu gewonnene Freiheit währte indessen nicht lange. Nach einer Nacht auf einer Belizer Polizeiwache wurde er von zwei Matrosen der ELLI wiedererkannt und zurück an Bord gebracht. Der Spott kannte jetzt keine Grenzen mehr. „Yukatandurchkreuzer“ schimpfte man ihn oder „Nasenbär“, obendrein musste er unter sengender Sonne beim Beladen des Schiffes helfen. Am 28. Juni schrieb er von Belize einen letzten Brief nach Hause, am 29. Juli traf aus Deutschland endlich die Nachricht ein, dass man nach Europa zurückkehren solle. Ringelnatz freute sich über alle Maßen. Endlich zeichnete sich ein Ende seiner Leidenszeit ab, und guten Wind hatte man bei der Abreise obendrein. Er schreibt:

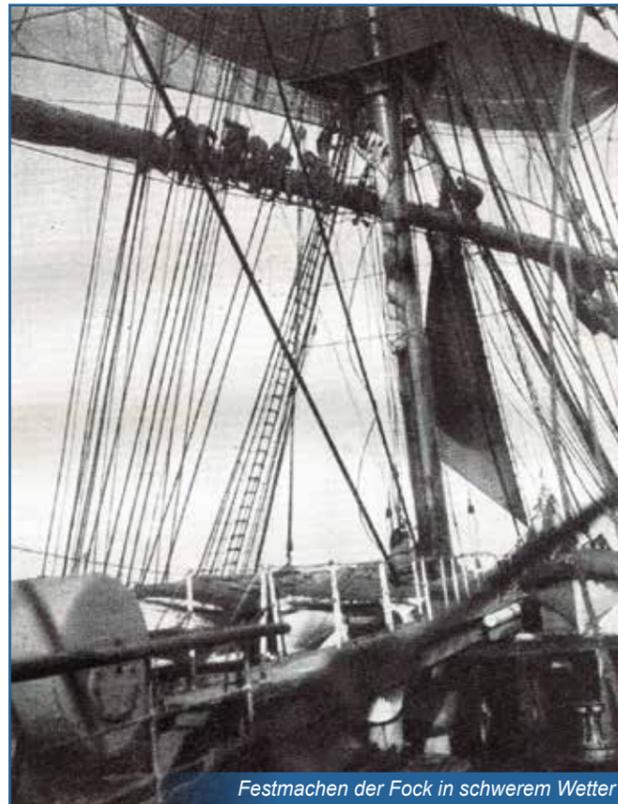
„Hurra Brise!! Fort ging es in freiem Fahrwasser ‚vor dem Winde‘. Seewachen wurden eingerichtet, an denen ich diesmal auch teilnehmen musste, und das Seeleben begann wieder. Ich hatte also abwechselnd vier Stunden zu arbeiten und vier für mich, Tag und Nacht hindurch, und erhielt nun etwas angenehmere Arbeiten. Meistens ließ man mich die vier Stunden am Ruder stehen, was bei nicht bewegter See recht bequem war. Ich beobachtete dann das Schlenkern des Schiffes, betrachtete das Wogen, Rollen, Tanzen, Spritzen, Wiegen des Meeres, träumte und überdachte vielerlei Dinge ...“

Für Träumereien blieb dem Jungen jedoch nicht viel Zeit. Im Gegenteil, auf der Überfahrt nach Liverpool wurde er



noch einmal auf eine harte Probe gestellt. Zunächst konnte er tagelang nicht schlafen, weil er wegen aufwändiger Segelmanöver ständig an Deck benötigt wurde, dann stellte er fest, dass seine Sehkraft zu wünschen übrig ließ. Problematisch wurde zudem bald wieder die Verpflegungslage, die er in seinem Tagebuch mit der lapidaren Bemerkung „sehr viel Hunger, wenig Essen“ quittiert, obendrein leckte das Schiff, sodass bei jedem Wachwechsel eine Viertelstunde gepumpt werden musste. Aber das war noch nicht alles. Nachdem man schon einige Tage recht unruhiges Wetter gehabt hatte, kam Anfang September ein Orkan auf. Ringelnatz erinnert sich:

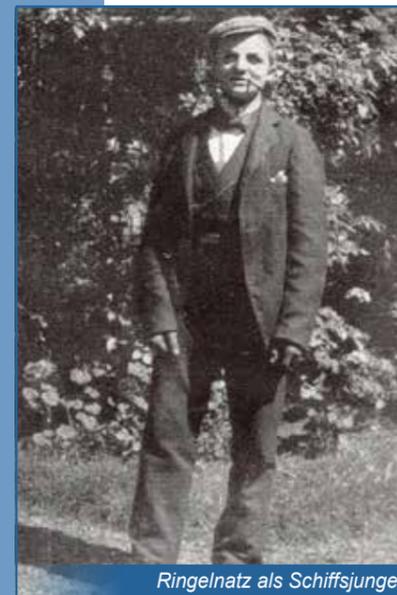
„Schwarze, drohende Wolken stiegen am Horizont auf. Weiße Gischtstreifen hoben sich von der dunklen Wasserfläche ab. In der unheimlich drückenden Schwüle bereiteten wir uns auf einen Orkan vor. Und er kam. So hoch hatte ich die See noch nie gesehen. Wasserberge wechselten mit Wassertälern. Eine einzige Welle verdeckte oft wie ein Riesenwall die Aussicht auf den Horizont ...“



Festmachen der Fock in schwerem Wetter

Ringelnatz konnte das Wetter kaum schrecken. Die fortwährenden Misshandlungen des Steuermanns waren weitaus schlimmer, auch wenn die Rahen die Wasseroberfläche berührten und der Sturm nach vorübergehendem Abflauen wieder von neuem begann. Ungeachtet seiner schlechten Augen verbrachte er einen Großteil seiner Zeit auf Ausguckposten und freute sich daran, dass das Schiff mit jedem Tag der Heimat näherkam. Den anderen ging es offenbar ebenso, denn je mehr man sich seinem Bestimmungsort näherte, desto freundlicher wurden die Leute, ja selbst der Steuermann gab sich Mühe, zivilisierter aufzutreten. Für Ringelnatz aber stand fest, dass er das Schiff für immer verlassen würde. In seinem Tagebuch zieht er eine vernichtende Bilanz:

„Es war sehr interessant, was ich sah und hörte auf dieser Reise, und ich war voll von neuen Bildern, aber die Bitterkeit, mit der ich meiner drückenden Stellung gedachte, der tiefe Hass, den ich gegen die empfand, die mein Leben dort lenkten, wie sie wollten, verdunkelten alle anderen Gefühle und Gedanken ...“



Ringelnatz als Schiffsjunge

an und fuhr mit ihm von Bremen bis ins Schwarze Meer. Dann kam er noch einmal auf ein Segelschiff, den russischen Gaffelschoner EMMA, erlebte aber auch dort



Ringelnatz als Einjährig-Freiwilliger

ein Martyrium und verließ das Schiff vorzeitig. Anschließend verdingte er sich auf einem englischen Fischdampfer und diente als Schiffsjunge auf dem Dampfer RAMSES und als Leichtmatrose auf den HAPAG-Schiffen COLUMBIA und NUMIDIA. 1903 folgte noch eine Reise auf dem Dampfer DORTMUND nach Norwegen, danach teilte ihm die Berufsgenossenschaft mit, dass seine Augen nicht die vorgeschriebene Sehschärfe für die Ausübung eines

seemännischen Berufs besäßen. Ringelnatz konnte dem nicht entgegensetzen. Aber sein Vater vermochte es. Er erwirkte beim Kieler Marinekommando, dass der Sohn nach einem Zwischenspiel auf dem Dampfer VILLA REAL Ende 1903 als „Einjährig-Freiwilliger“ in die Marine aufgenommen wurde. Dort der 2. Kompanie der 1. Matrosendivision zugeteilt, kam er zur Ausbildung zunächst auf den Kreuzer SMS NYPHE, danach auf die betagte Glattdeckskorvette CAROLA. Am 5. Januar 1905 schließlich endete seine Dienstzeit mit der Entlassung als Bootsmannsmaat. Der Erste Weltkrieg brachte ihn noch einmal mit der Marine in Berührung. Ringelnatz meldete sich freiwillig, diente auf verschiedenen Sperrschiffen und stieg im Verlauf des Krieges zum Leutnant zur See und Kommandanten der Hilfsminensucher CAROLINE und FAIRPLAY VI auf. Die Bark ELLI ruhte damals schon längst auf dem Meeresgrund. Am 9. Oktober 1902, ein Jahr nach Ringelnatz' Westindienfahrt, war sie auf einer Reise von Archangelsk nach Liverpool aufgrund eines nautischen Fehlers gesunken.

Literaturnachweis: Joachim Ringelnatz: *Mein Leben bis zum Kriege*, Berlin 1931 * Peter Danker-Carstensen: *Joachim Ringelnatz' erste Reise als Schiffsjunge auf dem Segler ELLI. In: Deutsches Schiffsarchiv 30, 2007, S. 347-352* * Joachim Ringelnatz: *Matrosen. Erinnerungen, ein Skizzenbuch: handelt von Wasser und blauem Tuch*, Berlin 1928

Abbildungsnachweis: Foto Bark ELLI und Gemälde „Die Bark“: Ringelnatz-Museum Cuxhaven. Alle anderen Abbildungen aus: Joachim Ringelnatz: *Matrosen. Erinnerungen, ein Skizzenbuch: handelt von Wasser und blauem Tuch*, Berlin 1928

Dreimastbark Bark ELLI

erbaut 1877 auf der Werft Gautier in St. Malo
 Unterscheidungssignal: KJGB
 Ursprünglicher Name LOUIS IX.
 Länge: 42,42 m
 Breite: 8,76 m
 Tiefe: 6,27 m
 Vermessung: 562,72 Registertonnen

1901 in Le Havre nach Deutschland verkauft, neuer Heimathafen Oldersum/Ostfriesland.
 Schiffsführer: Kapitän W.G. Pommer, Oldersum, zuletzt A.J. Bodeweese, Papenburg.
 Verbleib: am 9.10.1902 auf einer Reise von Archangelsk nach Liverpool, mit Holz und 40 to. Ballast beladen, aufgrund eines nautischen Fehlers ca. 7 Seemeilen südlich von Kap Orlov am Eingang des Weißen Meeres verlorengegangen, die Besatzung konnte sich retten.

(Quelle: Peter Danker-Carstensen, Joachim Ringelnatz' erste Reise als Schiffsjunge auf dem Segler ELLI.
 In: Deutsches Schiffsarchiv 30, 2007)

Dänische Dampf-Fregatte JYLLAND von 1860 Klaus Intemann

Die als Vollschiff getakelte und mit einem Dampf-Hilfsantrieb versehene Fregatte JYLLAND wurde 1860 als letztes hölzernes Kriegsschiff für die dänische Marine fertig gestellt. Das Schiff war 1864 am Gefecht von Helgoland beteiligt, der letzten Seeschlacht, die ausschließlich von hölzernen Schiffen bestritten wurde. Nach einem wechselvollen Schicksal liegt die Fregatte heute als Museumsschiff in einem Trockendock in Ebeltoft bei Aarhus/Dänemark.

Die rechtschnelle Fregatte konnte 1881 m² Segelfläche setzen, die mit Hilfe von Leesegeeln an ausschiebbaren Spieren auf ca. 2500 m² erweitert werden konnte. Unter Segeln wurde eine Geschwindigkeit von 14 Knoten erreicht, unter Dampf nur 12 Knoten. Die Dampfmaschine, die auf eine zweiflügelige Schraube wirkte, war als Hilfsantrieb insbesondere im Gefecht gedacht. Der Kohlevorrat reichte nur für ca. eine Woche. Um den Wasserwiderstand beim Segeln so gering wie möglich zu halten, konnte die Schiffsschraube nach oben in einen sogenannten Schraubenbrunnen über die Wasserlinie gezogen werden. Die JYLLAND markiert das Ende der Ära des ungepanzerten und nur mit Vorderlader-Geschützen ausgestatteten hölzernen Kriegsschiffs.

Nach der Fertigstellung im Jahre 1862 wurde das Schiff zunächst zu Ausbildungszwecken verwendet. Am 9. Mai 1864 war die Fregatte JYLLAND während des Deutsch-Dänischen Krieges am Seegefecht bei Helgoland beteiligt. Am Morgen dieses Tages lief ein dänisches Geschwader unter Kapitän zur See Eduard Suenson, bestehend aus den Fregatten NIELS JUEL und JYLLAND sowie der Korvette HEJMDAL von Norden auf die damals noch zu England gehörende Insel Helgoland zu. Gegen 10 Uhr morgens kamen fünf Schiffe südlich Helgolands in Sicht, das österreichisch-deutsche Geschwader unter Linienschiffskapitän Tegetthoff mit den österreichischen Fregatten FÜRST FELIX SCHWARZENBERG und GRAF RADETZKY sowie den deutschen Kanonenbooten PREUSSISCHER ADLER, BASELISK und BLITZ. Um 13.15 Uhr war die Entfernung auf ca. 1 Seemeile gefallen und die SCHWARZENBERG eröffnete früh das Feuer. Die Gefechtsentfernung fiel später auf rund 400 Meter. Die JYLLAND unter Kapitän zur See eter Christian Holm hatte dabei die Fregatte GRAF RADETZKY zum Gegner. Um 15.30 geriet die SCHWARZENBERG im Feuer der NIELS JUEL in Brand und musste den Kampf abbrechen. Etwa zur gleichen Zeit wurde die Ruderanlage der JYLLAND durch einen Treffer am Achterschiff beschädigt. Tegetthoff nutzte die eingeschränkte Manövrierfähigkeit des Gegners und zog sich unter Feuerschutz der RADETZY gegen 16.30 Uhr in die neutralen Gewässer Helgolands zurück. Die Österreicher konnten den Brand an Bord der SCHWARZENBERG löschen und entkamen später im Dunkel der Nacht nach Cuxhaven.

Taktisch war das Seegefecht vor Helgoland ein dänischer Sieg. Strategisch hatte der Seesieg keine Bedeutung da er die Niederlage Dänemarks nicht aufhalten konnte.

Nach 1864 wurde die JYLLAND unter anderem zu zahlreichen Auslandsfahrten eingesetzt. In den Jahren 1874

und 1876 schiffte sich der dänische König Christian IX. auf ihr ein und nutzte sie unter anderem für eine Reise nach Island. 1887 war das Schiff vollkommen veraltet und wurde nach einer letzten Reise nach Dänisch-Westindien (Jungferninseln) außer Dienst gestellt und lag bis 1892 auf. 1892 wurden Maschinenanlage, Artillerie und Takelage entfernt und das Schiff als Wohnschiff hergerichtet. In diesem Zustand verblieb sie bis 1908 und wurde dann zum Abwracken verkauft. Dann erfolgte aber wieder ein Rückkauf durch die dänische Marine, die sie weiter nutzte – im I. Weltkrieg z.B. zur Ausbildung von Funkern.

Seit 1925 gab es aktive Bestrebungen verschiedener Gruppierungen, das Schiff der Nachwelt zu erhalten. 1930 konnte dann tatsächlich eine erste Instandsetzung realisiert werden, um den völligen Verfall der JYLLAND aufzuhalten. Aber erst 1960 wurde sie nach Ebeltoft geschleppt, um dort weitergehend restauriert zu werden. 1979 übernahm eine Stiftung das Schiff. Dieser gelang es, Spendengelder in Höhe von 130 Millionen Kronen zu sammeln, u.a. von der Reederei Maersk. Die Gelder ermöglichten den Bau eines Trockendocks sowie die ab 1984 begonnene umfassende Instandsetzung des Schiffs, die erst 1994 abgeschlossen wurde. Seitdem ist die JYLLAND als Museumsschiff der Öffentlichkeit zugänglich



JYLLAND in Ebeltoft, Foto Grethe Anäus

Daten und Fakten der JYLLAND

Land:	Dänemark
Schiffstyp:	Vollschiff mit Dampf-Hilfsantrieb
Bauwerft:	Marine-Werft Holmen / Kopenhagen
Stapellauf:	20. November 1860
Besatzung:	430 Mann
Verbleib:	Museumsschiff in Ebeltoft bei Aarhus/ Dänemark

Technische Daten

Verdrängung:	2456 t (im Einsatz)
Länge:	95,0 m über alles
Breite:	13,2 m
Tiefgang:	6,0 m
Segelfläche:	1881 m ² , mit Leesegeeln bis zu 2500 m ²
Geschwindigkeit:	ca. 14 kn unter Segeln
Maschine:	Baumgarten & Burmeister Zweizylinder-Dampfmaschine mit 400 PS



Sailing for Future Mit Low-Tech und Low-Budget um die Welt

von Corentin de Chatelperron und Nina Fasciaux, 240 Seiten, Format 21x24 cm, 288 Fotos und Abbildungen in Farbe, Klappenbroschur, Verlag Delius Klasing, 24,90 €

Der französische Autor, geb. 1983, ist Ingenieur. Bei seiner Tätigkeit auf einer Werft in Bangladesch kam ihm die Idee Pflanzenfasern (Jute) statt Glasfaser als Baumaterial für den Bootsbau zu verwenden. Mit einem solchen Segelboot, der TARA TARI, segelte er von Bangladesch nach Afrika und durch das Rote Meer zurück nach Frankreich. Die Erfahrungen aus jener Zeit führten zu dem Projekt „Sailing for Future“, welches 2016 begann und 2021 enden soll.

Auf dem Katamaran NOMADE DES MERS segelt Corentin de Chatelperron und die Ko-Autorin Nina Fasciaux, eine Journalistin, zusammen mit einer wechselnden Crew um die Welt auf der Suche nach Lösungen für Umweltprobleme. Die Reise führt durch elf Länder, jedes mit speziellen Umweltproblemen, auf vier Kontinenten. So wird z.B. für Marokko eine Technik für die Entsalzung von Meerwasser entwickelt; auf Madagaskar werden Algen zur Ernährung gewonnen und in Sri Lanka die Wiederverwertung von Plastik erprobt. Ziel ist immer eine Lösung zu finden, zu erproben, voranzubringen und zu verbreiten die nachhaltig, weitgehend umweltneutral und kostengünstig ist. In elf Artikeln begegnen dem Leser solche Projekte in Frankreich, Marokko, Senegal, Kap Verde, Brasilien, Madagaskar, Seychellen, Indien, Sri Lanka, Thailand und Indonesien. Das Buch ist jedoch weitaus mehr als die Sammlung und Darstellung neuer Umweltideen. Es ist ein vergnüglicher Reisebericht der Land und Leute vorstellt, der über erstaunliche Begegnungen mit Menschen in aller Welt berichtet, komplizierte Informationen in verständlichen Texten und Bildern vermittelt und eine sprühende Lebensfreude erleben lässt.

Interesse am Gesamtprojekt hat auch ARTE und inzwischen wurden bereits 15 Fernsehfolgen unter dem Titel „Mit Kompass und Köpfchen auf hoher See“ ausgestrahlt. Weitere Beiträge werden in diesem Jahr folgen. NT

Der Zorn des Meeres

von Bram Stoker, aus dem Englischen übersetzt und herausgegeben von Alexander Pechmann, 128 Seiten, Format 15x13 cm, bedruckter Leineneinband mit Lesebändchen im offenen Schuber, mareverlag, 20,- €

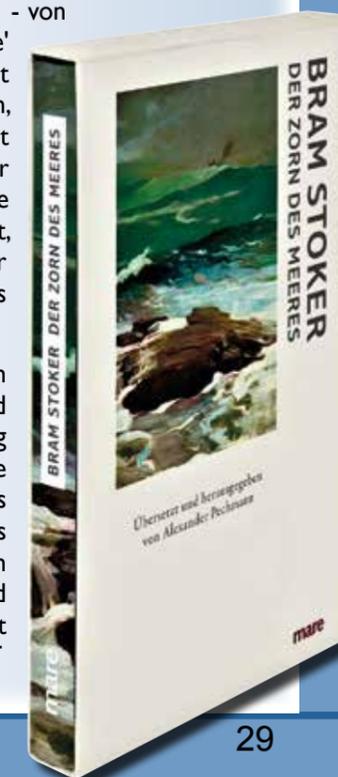
Eine Erzählung vom Meer - 125 Jahre nach der ersten Veröffentlichung erstmals in deutscher Sprache. Der irische Autor ist vor allem bekannt durch seinen Horrorklassiker „Dracula“, der millionenfach verkauft, als Bühnenstück gespielt und mehrfach verfilmt wurde. Der 'Zorn des Meeres' ist gewissermaßen ein Gegenstück zu dieser Schauergeschichte. Ort des Geschehens ist ein Küstenort an der schottischen Ostküste im Anfang des 19. Jahrhunderts. Geschildert wird eine zutiefst romantische Liebesbeziehung, die in einer stürmischen Nacht am Meer ihr Ende findet. Im Mittelpunkt stehen William Barrow, Bootsführer der Küstenwache, und Maggie, die Tochter eines alten Fischers. Das junge Paar will bald heiraten. William erhält die Information über die Ankunft eines Schmuggelbootes in dem kleinen Hafen für den er zuständig ist.

Maggie teilt ihm mit, dass ihr hochverschuldeter Vater gezwungen wurde sein Fischerboot für die Schmuggler bereit zu stellen. Für William Barrow kommt es zu einem Loyalitätskonflikt, steht er doch zwischen seiner Pflichterfüllung und der Liebe zu Maggie, die ihrem alten Vater helfen will.

Maggie unternimmt schließlich einen verzweifelten und gefährlichen Versuch beider, William und ihrem Vater, zu helfen.

Die Erzählung lebt von den abenteuerlichen Aspekten und der tiefen Liebe zwischen den beiden Protagonisten, ohne jedoch reißerisch oder kitschig zu sein. Eigentliche Hauptfigur ist jedoch das Meer in all seiner Gewalt und Unberechenbarkeit: „Hin und wieder rollte eine Welle. Größer als alle ihre Gefährten - von den Fischern 'Seemannswelle' genannt -, in ihrer ganzen Pracht aus ungezügelter Kraft heran, überdeckte einen Moment lang das gezackte Weiß der überschwemmten Felsblöcke und durchpflügte die Bucht, als wäre sie der Überbringer einer königlichen Botschaft des Ozeans.“

Das kleine Buch ist ein wirkliches Kleinod und überzeugt, über die Erzählung hinaus, durch seine gesamte Gestaltung. Ein haptisches Erlebnis vom Leineneinband bis zum geschmeidigen Papier. Ein wirkliches „Taschenbuch“ und ideales Geschenk an sich selbst und andere. NT



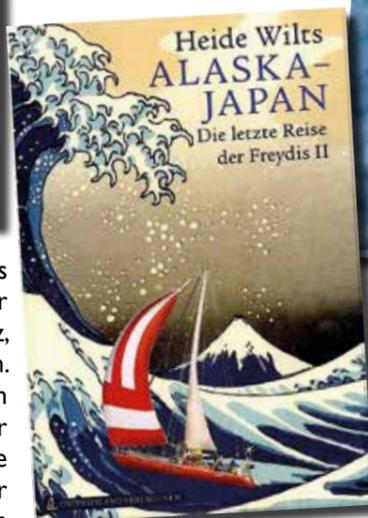
K.O.- und nochmal gepackt Mit neuem Boot zu neuen Ufern

von Heide Wilts, 288 Seiten mit vielen Fotos von Erich Wilts in Farbe, Format 15x22 cm, gebunden mit Schutzumschlag, Ostfriesverlag-SKN, 24,80 €

Nach dem schmerzlichen Verlust ihrer FREYDIS II bei Fukushima gibt das Extremsegler-Paar Wilts nicht auf. Trotz ihres fortgeschrittenen Alters geht es ein Jahr später mit der neuen FREYDIS III wieder auf Fahrt – mit dem Vorsatz, ihre Reise von dem Ort ihres Unglücks aus fortzusetzen. Deshalb wählt das Seglerpaar als Einstieg auf dem neuen Boot die nicht zu schwierige klassische „Barfußroute“ über Atlantik und Pazifik. Dann liegt der weit anspruchsvollere Abschnitt vor ihnen: von Australien nach Japan. Auf dieser Route müssen sie Wirbelstürme meistern, die das Boot in Gefahr bringen und die Mannschaft in Angst und Schrecken versetzen. Eine wagemutige Segelreise voller Höhen und Tiefen, die mit einem Besuch des Wracks der alten FREYDIS II ihr vorläufiges Ende findet. Heide Wilts schildert dieses faszinierende Abenteuer in der ihr eigenen packenden und zu Herzen gehenden Art. Dabei gelingt es ihr durch aktuelle persönliche Erinnerungen und Erlebnisse an frühere Aufenthalte in Japan die neuen Herausforderungen aufzuzeigen. (Quelle:YACHT)



verschlossen bleibt, zu abgelegenen, im besten Sinn archaischen Landschaften und ihren Bewohnern – eine hochinteressante Abenteuerreise durch faszinierende Natur zu fernen Kulturen.“



Alaska – Japan Die letzte Reise der FREYDIS II

von Heide Wilts, 240 Seiten, mit vielen Farbfotos von Erich Wilts, Format 15x22 cm, gebunden mit Schutzumschlag, Ostfriesverlag-SKN, 24,80 €

Der aktische Sommer ist kurz. Deutschlands bekannteste Langfahrtsegler Heide und Erich Wilts müssen sich beeilen, um all ihre Ziele zu erreichen und zurückkehren zu können. Es wird ein waghalsige Segeltörn durch die Aleuten, den Golf von Alaska und das Beringmeer in die Tschuktschensee. Drei Jahre verbringen die Extremsegler in Alaska, gespickt mit Erlebnissen in grandioser Natur, darunter Begegnungen mit Grizzlys und Einblicken in die Welt der Eskimos. Dann streben sie nach Japan. Dort lernen sie eine fremde und gleichzeitig faszinierende Welt kennen. Und geraten am Ende mit ihrer FREYDIS II in die Tsunami-Katastrophe von Fukushima (2011), bei der die Segelyacht zerstört wird. Ein packender Bericht über ein extremes Segelabenteuer.



Eskapade Von Japan durch die Nordwestpassage

von Heide Wilts, 400 Seiten, 130 farbige Fotos von Erich Wilts, Landkarten und Grafiken, Format 15x22 cm, gebunden mit Schutzumschlag, Parimare Verlag, 24,80 €
Um kaum eine Route ranken sich so viele Geschichten – die Nordwestpassage. Zumeist sind es Tragödien, die von Wagemut, vor allem aber von unerbittlicher Natur und Schicksalsschlägen berichten. Heide und Erich Wilts haben es dennoch gewagt, diese riskante Reise von Japan aus, über die Aleuten und weiter von Alaska aus Richtung Osten zu versuchen. Mit einem 16 m langen Segelboot. Und beide mit 75 Jahren. Durch Eisfelder und Stürme. Ihr Bericht erzählt ungeschönt von den Vorbereitungen, den Strapazen und kritischen Momenten, von den Begegnungen mit den Einwohnern dieser entlegenen Regionen, von der Angst vor der Macht der Natur – eine Reise der Extreme. Die YACHT schreibt dazu; „...ein grandioser Extremtörn mit der berühmten FREYDIS: die Durchquerung der legendären Nordwestpassage, seglerisch eine fantastische Leistung. Dennoch ist dieses Werk kein reines Segelbuch. Es nimmt seine Leser mit in eine Welt, die den meisten

**DIE SEE
DAS SCHIFF
DIE FAHRT**

ANTIQUARISCHER
BUCHVERSAND
J. BREEDE

Wir bieten Literatur rund um
Seefahrt, Schiffbau, Marinegeschichte, Reisen,
Yacht- und Segelsport sowie thematisch
verwandte Druckerzeugnisse und Nautiktitäten.
Fordern Sie unseren aktuellen Katalog an!
(kein Ladengeschäft)

J. BREEDE
GIESSENER STR. 13
28215 BREMEN

TELEFON 0421-374632
TELEFAX 0421-3760999

ANZEIGE

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

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

Wichtige Hinweise:

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

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

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

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

Törn-Anmeldungen:

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

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

Bark 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)							
SL2904	29.04.20	Bergen/N - Shetland(Folk Festival)/UK - Bergen	05.05.20			belegt	
SL2805	28.05.20	Bergen - Lerwick/Shetland/UK - Bergen	02.06.20			belegt	
SL2106	21.06.20	Bergen - Lissabon/Portugal (Start Tall Ships Races)	02.07.20			belegt	
SL0507	05.07.20	Lissabon - Cádiz/Spanien (TSRace1)	09.07.20			belegt	
SL1207	12.07.20	Cádiz - La Coruna/Spanien (TSRace 2)	24.07.20	1397,00	1745,00	1257,00	1570,00
SL2707	27.07.20	La Coruna - Dünkirchen/Frankreich(TSRace 2)	06.08.20			belegt	
SL0908	09.08.20	Dünkirchen - IJmuiden/Niederlande (Sail Amsterdam)	11.08.20	341,00	425,00	306,00	382,00
SL1608	16.08.20	Amsterdam (Sail Amsterdam) - Bremerhaven (Sail Bremerhaven)	19.08.20	353,00	440,00	317,00	396,00
SL2308	23.08.20	Bremerhaven (Sail Bremerhaven) - Bergen/Norwegen	26.08.20	353,00	440,00	317,00	396,00
SL3008	30.08.20	Bergen - Lerwick/Shetland/UK - Bergen/Norw.	04.09.20	570,00	710,00	519,00	639,00

Barkentine ATLANTIS (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AT3004	30.04.20	Cuxhaven - Helgoland - Cuxhaven	03.05.20			belegt	
AT1005	10.05.20	Hamburg - Ullapool/Schottland/UK	17.05.20	690,00	690,00	621,00	621,00
AT1705	17.05.20	Ullapool/Schottland - Oban/Schottland/UK (Whiskyreise)	23.05.20	1180,00	1180,00	1062,00	1062,00
AT1406	14.06.20	Ullapool/Schottland - Kiel-Holtenau	19.06.20	490,00	490,00	441,00	441,00
AT2806	28.06.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau (Sail & Bike)	03.07.20	820,00	820,00	738,00	738,00
AT2407	24.07.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kopenhagen/DK - Kiel-Holtenau (Sail & Bike)	02.08.20			belegt	
AT0208	02.08.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Rostock (Hanse Sail)	06.08.20	530,00	530,00	477,00	477,00
AT2408	24.08.20	Bremerhaven - Kanal-Küsten Frankreich u. Spanien - Cascais/Portugal	06.09.20	980,00	980,00	882,00	882,00
AT0609	06.09.20	Cascais/Portugal - Gibraltar - Porto Santo Stefano/Italien	17.09.20	980,00	980,00	882,00	882,00
AT2408A	24.08.20	Bremerhaven - Cascais/Portugal - Porto Santo Stefano/Italien	17.09.20	1790,00	1790,00	1611,00	1611,00

Brigantine GREIF (Deutschland) (ex. Wilhelm Pieck)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
Preis für Doppelkammer auf Anfrage (040/94790418, e-mail: verein@tallshipfriends.de)							
WEGEN EINES DRINGENDEN WERFTAUFENTHALTES HAT DIE G R E I F ALLE TÖRNS GESTRICHEN!							

Vollschiff DAR MLODZIEZY (Polen)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl.(€)
				10-Bett Kabine		Doppelkabine	

Es liegt noch kein Törnplan vor

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)							
CR0305	03.05.20	Tromsö - Alesund/Norwegen	08.05.20	587,00	587,00	529,00	529,00
CR1105	11.05.20	Alesund - Shetland - Stavanger/Norwegen	18.05.20	785,00	785,00	707,00	707,00
CR1706	17.06.20	Oslo/Norwegen - Kristiansand/Südnorwegen	20.06.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR2106	21.06.20	Kristiansand - Stavanger/Norwegen	24.06.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR2406	24.06.20	Stavanger - Bergen/Norwegen	27.06.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR2806	28.06.20	Bergen - Maløy/Norwegen	01.07.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR0107	01.07.20	Maløy - Alesund/Norwegen	04.07.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR0507	05.07.20	Alesund - Brønnöysund/Norwegen	08.07.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR0807	08.07.20	Brønnösund - Bodö/Norwegen	11.07.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR1207	12.07.20	Bodö - Harstad/Norwegen	15.07.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR1507	15.07.20	Harstad - Reine/Lofoten	18.07.20	belegt			
CR1907	19.07.20	Reine - Sandnessjøen/Norwegen	22.07.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR2207	22.07.20	Sandnessjøen - Kristiansund/Mittelnorwegen	25.07.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR2607	26.07.20	Kristiansund - Florö/Norwegen	29.07.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR2907	29.07.20	Florö - Flam/Norwegen	02.08.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR0208	02.08.20	Flam - Haugesund/Norwegen	05.08.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR0508	05.08.20	Haugesund - Kristiansand/Südnorwegen	08.08.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR0808	08.08.20	Kristiansand - IJmuiden/Niederlande (Sail Amsterdam)	11.08.20	331,00	662,00	298,00	596,00
CR1608	16.08.20	Amsterdam/NL (Sail) - Bemerhaven/D (Sail)	19.08.20	381,00	447,00	343,00	403,00
CR0909	09.09.20	Oslo/Norwegen - Malaga/Spanien	24.09.20	744,00	744,00	670,00	670,00

Brigg ROALD AMUNDSEN (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
R690	25.05.20	Kiel - Dänische Südsee - Kiel	29.05.20	290,00	425,00	250,00	350,00
R690a	29.05.20	Kiel - Dänische Südsee - Kiel	01.06.20	290,00	425,00	250,00	425,00
R693		Tagestörns Kieler Woche, vom 20.6. bis 26.6.2020		55,00	85,00	55,00	85,00
R693a		Tagestörn Windjammerparade Kieler Woche 27.06.20		65,00	95,00	65,00	95,00
R695	09.07.20	Wismar/D - Dänische Südsee - Wismar/D	18.07.20	belegt			
R696	19.07.20	Wismar - Ostsee - Sassnitz/D	26.07.20	belegt			
R698		Tagestörn Hanse Sail Rostock 07.08.20		belegt			
R701	01.09.20	Tallin/Estland - Helsinki/Finnland	08.09.20	560,00	755,00	520,00	676,00
R702	09.09.20	Helsinki/Finnland - Stockholm/Schweden	18.09.20	635,00	870,00	595,00	785,00
R704	28.09.20	FRAUENTÖRN Wismar/D - Ostsee - Wismar/D	04.10.20	465,00	650,00	425,00	575,00
R705	05.10.20	Wismar/D - Ostsee - Rostock/D	09.10.20	365,00	500,00	325,00	425,00

Bark ARTEMIS (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AR3004	30.04.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	06.05.20	belegt			
AR3004A	30.04.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Hamburg	07.05.20	830,00	830,00	747,00	747,00
AR1005	10.05.20	Hamburg - Skagerrak - Süddän. Inseln - Kiel-Holtenau	20.05.20	belegt			
AR2005	20.05.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	24.05.20	belegt			
AR2806	28.06.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	03.07.20	720,00	720,00	648,00	648,00
AR0307	03.07.20	Kiel-Holtenau - Brest/Frankreich (Fete Maritime)	09.07.20	belegt			
AR2407	24.07.20	Kiel-Holtenau - Samsö - Kopenhagen/Dänemark - Rostock	31.07.20	920,00	920,00	828,00	828,00
AR3107	31.07.20	Rostock - Bornholm - Rostock (Hanse Sail)	06.08.20	belegt			
AR1309	13.09.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	18.09.20	720,00	720,00	648,00	648,00
AR1809	18.09.20	Kiel-Holtenau - Süddänische Inseln - Kiel-Holtenau	20.09.20	390,00	390,00	351,00	351,00

Dreimast-Großtoppegelschoner 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: verein@tallshipfriends.de)							
Es liegt noch kein Törnplan vor							

Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT II (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
AL1320	26.04.20	Travemünde - rund Skagen - Cuxhaven/D	07.05.20	1045,00	1639,00	941,00	1475,00
AL1520	09.05.20	Hamburg Tagesfahrt 08.30-14.00 Uhr	09.05.20	60,00	60,00	54,00	54,00
AL1820	11.05.20	Hamburg - NO-Kanal - Travemünde/D	16.05.20	495,00	790,00	446,00	711,00
AL2120	17.05.20	Travemünde - Flensburg/D	22.05.20	495,00	790,00	446,00	711,00
AL2320	24.05.20	Flensburg - Wismar/D	29.05.20	belegt			
AL2620	30.05.20	Wismar - Larvik/Norwegen (Liegezeit Larvik 06.-08.06.)	08.06.20	855,00	1341,00	770,00	1207,00
AL2720	08.06.20	Larvik/NO - Travemünde/D	15.06.20	665,00	1043,00	599,00	939,00
AL2820	15.06.20	Travemünde/D - Stockholm/Schweden (Liegezeit Stockholm 22.-24.06.)	24.06.20	belegt			
AL2920	24.06.20	Stockholm - Flensburg/D (Liegezeit Stockholm 24.-26.06.)	04.07.20	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL3020	04.07.20	Flensburg - Reykjavik/Island (Liegezeit Reykjavik 20.-22.07.)	22.07.20	1710,00	2682,00	1539,00	2414,00
AL3120	22.07.20	Reykjavik - Edinburgh/GB (Liegezeit Reykjavik 22.-24.07 / Liegezeit Edinburgh 03.-04.08)	04.08.20	1235,00	1937,00	1112,00	1743,00
AL3220	04.08.20	Edinburgh - Amsterdam/Niederlande (SAIL) (Liegezeit Edinburgh 04.-05.08. / Liegezeit Amsterdam 12.-14.08)	14.08.20	belegt			
AL3320	14.08.20	Amsterdam (SAIL) - Bremerhaven (SAIL) (Liegezeit Stockholm 24.-26.06.)	19.08.20	belegt			
AL3520	23.08.20	Bremerhaven - Nordsee - Bremerhaven	28.08.20	belegt			
AL3620	29.08.20	Bremerhaven Tagesfahrt 08.30-14.00 Uhr	29.08.20	75,00	95,00	68,00	86,00
AL3720	30.08.20	Bremerhaven Tagesfahrt 08.30-14.00 Uhr	30.08.20	75,00	95,00	68,00	86,00
AL3820	30.08.20	Bremerhaven - Nordsee - Bremerhaven	04.09.20	belegt			
AL3920	05.09.20	Bremerhaven Tagesfahrt 08.30-14.00 Uhr	05.09.20	75,00	95,00	68,00	86,00
AL4020	06.09.20	Bremerhaven Tagesfahrt 08.30-14.00 Uhr	06.09.20	75,00	95,00	68,00	86,00
AL4120	06.09.20	Bremerhaven - Greenwich/GB (Liegezeit Greenwich 12.-14.09.)	14.09.20	790,00	1272,00	711,00	1145,00
AL4220	14.09.20	Greenwich - Wilhelmshaven/D (Liegezeit Greenwich 14.-16.09.)	21.09.20	655,00	1043,00	599,00	939,00
AL4320	21.09.20	Wilhelmshaven - Bremerhaven/D	25.09.20	belegt			
AL4820	01.10.20	Bremerhaven - Plymouth/G	10.10.20	855,00	1341,00	770,00	1207,00
AL4920	10.10.20	Plymouth - Kanalinseln - La Rochelle/FR	18.10.20	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL5020	18.10.20	La Rochelle - Lissabon/PT	28.10.20	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL5120	28.10.20	Lissabon - Funchal/Madeira/PT	05.11.20	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL5220	05.11.20	Funchal/Madeira - Malaga/SP	15.11.20	950,00	1490,00	855,00	1341,00
AL5320	15.11.20	Malaga - Alicante/SP	22.11.20	655,00	1043,00	599,00	939,00
AL5420	22.11.20	Alicante - Sevilla/SP	30.11.20	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL5520	30.11.20	Sevilla - Casablanca/MA - Portimao/PT	08.12.20	760,00	1192,00	684,00	1073,00
AL5620	08.12.20	Portimao - Casablanca/MA - Las Palmas/Kanaren/SP	20.12.20	1140,00	1788,00	1026,00	1609,00
AL5720	20.12.20	Las Palmas - S.Cruz de Tenerife/SP - Las Palmas/SP	03.01.21	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00
AL0121	03.01.21	Las Palmas - Atlantik - Las Palmas/SP	17.01.21	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00
AL0221	17.01.21	Las Palmas - Atlantik - Las Palmas/SP	31.01.21	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00
AL0321	31.01.21	Las Palmas - Atlantik - Las Palmas/SP	14.02.21	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00
AL0421	14.02.21	Las Palmas - Atlantik - Las Palmas/SP	28.02.21	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00
AL0521	28.02.21	Las Palmas - Ponta Delgada/Azoren/PT	14.03.21	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00
AL0621	14.03.21	Ponta Delgada/Azoren - Cogh/IR	28.03.21	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00
AL0721	28.03.21	Cogh - Bremerhaven/DE	11.04.21	1330,00	2086,00	1197,00	1877,00

Barkentine ANTIGUA (Niederlande)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)	Nicht Mitgl. (€)	TSF Mitgl. (€)
Doppelkabine Etagenbett Doppelkabine 2 Einzelbetten							
AN2404	24.04.20	Kiel - Norwegische Küste - Bodö/Norw.	05.05.20	belegt			
AN1909	19.09.20	Longyearbyen/Spitzbergen - West-u.Nordküste - Longyearbyen/Spitzbergen	27.09.20	2850,00	2565,00	3150,00	2835,00

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							
KR50	28.04.20	Haifa - Bosporus - Novorossiysk/Russland	08.05.20		belegt		
KR51	09.05.20	Novorossiysk - Sevastopol/Russland	12.05.20		belegt		
KR52	13.05.20	Sevastopol - Sotchi/Russland	17.05.20		belegt		
KR53	20.05.20	Sotchi - Istanbul/Türkei	24.05.20		belegt		
KR54	25.05.20	Istanbul - Patras/Griechenland	31.05.20		belegt		
KR55	01.06.20	Patras - Bizerte/Tunesien	06.06.20		belegt		
KR56	07.06.20	Bizerte - Bordeaux/Frankreich	18.06.20		belegt		
KR57	20.06.20	Bordeaux - Le Havre/Frankreich	03.07.20	1100,00	1420,00	990,00	1278,00
KR58	06.07.20	Le Havre - Brest/Frankreich	10.07.20		belegt		
KR59	15.07.20	Brest - Zeebrugge/Belgien	22.07.20		belegt		
KR60	25.07.20	Zeebrugge - Warnemünde/D (Hanse-Sail)	06.08.20		belegt		
KR61	07.08.20	Warnemünde - Amsterdam/NL (Sail-Amsterdam)	14.08.20	Vereinstörn 2020		belegt	
KR62	15.08.20	Amsterdam - Bremerhaven/D (Sail Bremerhaven)	19.08.20		belegt		
KR63	22.08.20	Bremerhaven - Kaliningrad/Russland	03.09.20		belegt		

Vollschiff PALLADA (Russland) NEU

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
PA908	07.05.20	Singapur - Muara/Sultanat Brunei (Borneo)	12.05.20	2900,00	2900,00	2900,00	2900,00
PA909	15.05.20	Muara - Nagasaki/Japan	01.06.20	3500,00	3500,00	3500,00	3500,00
PA910	04.06.20	Nagasaki - Wladiwostok/Russland	09.06.20			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							
SV46	22.04.20	Mumbai - Singapur/Republik Singapur	16.05.20	1780,00	2350,00	1602,00	2115,00
SV47	17.05.20	Singapur - Ho Chi Minh City (Saigon)/Südvietnam	22.05.20			belegt	
SV48	25.05.20	Ho Chi Minh City - Qingdao/China	09.06.20	1190,00	1580,00	1071,00	1422,00
SV48A	11.06.20	Qingdao - Busan/Südkorea	16.06.20	560,00	750,00	504,00	675,00
SV49	17.06.20	Busan - Wladiwostok/Russland	23.06.20	560,00	750,00	504,00	675,00
SV50	26.06.20	Wladiwostok - Petropawlowsk/Kamchatskiy/Russl.	11.07.20			belegt	
SV53	16.07.20	Petropawlowsk/Kamch./RU - Acapulco/Mexiko	23.08.20	2800,00	3700,00	2520,00	3330,00
SV54	25.08.20	Acapulco - Callao/Peru	10.09.20	1200,00	1600,00	1080,00	1440,00
SV54A	12.09.20	Callao - Panama/Panama	22.09.20	850,00	1200,00	765,00	1080,00
SV55	24.09.20	Panama - Havanna/Cuba	04.10.20	920,00	1180,00	828,00	1062,00
SV56	06.10.20	Havanna - Santa Cruz de Tenerife/Spanien	01.11.20	1990,00	2650,00	1791,00	2385,00
SV57	03.11.20	Santa Cruz de Tenerife - Lissabon/Portugal	09.11.20	580,00	750,00	522,00	675,00
SV59	11.11.20	Lissabon - Bordeaux/Frankreich	18.11.20	645,00	840,00	581,00	756,00
SV59a	21.11.20	Bordeaux - Brest/Frankreich	24.11.20	380,00	490,00	342,00	441,00
SV60	25.11.20	Brest - Gdansk/Polen	08.12.20	850,00	1170,00	765,00	1053,00
SV61	10.12.20	Gdansk - Kaliningrad/Russland	12.12.20	260,00	300,00	234,00	270,00

Dreimast-Toppschoner THOR HEYERDAHL (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
T138A	17.05.20	Kiel - Ostsee - Kiel (Familiertörn)	20.05.20	97,00	194,00	90,00	179,00
T195A	13.07.20	Kiel - Ostsee - Kiel (Summerschool Science)	25.07.20	1072,00		967,00	
T207A	25.07.20	Kiel - Ostsee - Kiel (Summerschool Sail)	04.08.20	912,00		823,00	
T232A	19.08.20	Kiel - Ostsee - Kiel (Summerschool English)	05.09.20	1578,00		1417,00	
T263A	19.09.20	Kiel - Ostsee - Kiel	22.09.20	229,00	341,00	208,00	312,00

Dreimast-Großtoppschoner FRIDTJOF NANSEN (Deutschland) (ex. EDITH)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
Es liegt noch kein Törnplan vor							

Viermast-Gaffelschoner SANTA MARIA MANUELA

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
SMM930	28.04.20	Lissabon/Portugal - Sao Miguel/Azoren	07.05.20	800,00	800,00	761,00	761,00
SMM931	08.05.20	Sao Miguel - Terceira/Azoren	14.05.20	950,00	950,00	855,00	855,00
SMM932	24.05.20	Terceira - Lissabon/Portugal	02.06.20	800,00	800,00	720,00	720,00
SMM933	12.06.20	Lissabon - Setubal - Lissabon	15.06.20	400,00	400,00	360,00	360,00
SMM934	15.06.20	Lissabon/PT - Portimao - Lissabon/PT	19.06.20	480,00	480,00	432,00	432,00
SMM938	26.07.20	A Coruna - Dünkirchen/Frankreich (TS-Race 2)	08.08.20	990,00	1300,00	891,00	1170,00
SMM939	08.08.20	Dünkirchen - IJmuiden/Niederlande (Sail Amsterdam)	11.08.20	360,00	360,00	324,00	324,00
SMM940	16.08.20	IJmuiden - Bremerhaven/Deutschland (Sail Bremerhaven)	19.08.20	360,00	360,00	324,00	324,00
SMM941	23.08.20	Bremerhaven - Scheveningen/Niederlande	26.08.20			belegt	
SMM942	27.08.20	Scheveningen - Lissabon/Portugal	09.09.20			belegt	
SMM943	24.09.20	Madeira/Portugal - Kap Verde/Portugal	04.10.20	895,00	895,00	806,00	806,00

Brigg EYE OF THE WIND (Deutschland)

Törn	Einschiffung	von-nach	Ausschiffung	Jugend bis 25 J. (€)	Erwachsene ab 26 J. (€)	TSF Jugend (€)	TSF Erw. (€)
E13	02.05.20	Harlingen - Hamburg/D	06.05.20	546,00	840,00	420,00	714,00
E20	04.06.20	Rostock - Kiel/D	10.06.20	1014,00	1560,00	780,00	1326,00
E23a	18.06.20	Kiel - Ostsee - Kiel	22.06.20	676,00	1040,00	520,00	884,00
E23b	22.06.20	Kiel - Ostsee - Kiel	26.06.20	676,00	1040,00	520,00	884,00
E23c	26.06.20	Kiel - Ostsee - Kiel	30.06.20	676,00	1040,00	520,00	884,00
E26	04.07.20	Kopenhagen - Kalmar/Schweden	11.07.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E28	18.07.20	Stockholm - Karlskrona/Schweden	25.07.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E30	31.07.20	Sassnitz/Rügen - Ostsee - Rostock (Hanse Sail)	04.08.20	676,00	1040,00	520,00	884,00
E31a-E31g		Tages- und Abendfahrten Hanse-Sail Rostock		Preise auf Anfrage			
E32	10.08.20	Rostock - Malmö/Schweden	15.08.20	845,00	1300,00	650,00	1105,00
E33	15.08.20	Malmö - Aarhus/Dänemark	22.08.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E34	22.08.20	Aarhus - Göteborg/Schweden	29.08.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E35	29.08.20	Göteborg - Göteborg/Schweden	05.09.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E36	05.09.20	Göteborg - Göteborg/Schweden	12.09.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E37	12.09.20	Göteborg - Kiel	19.09.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E38	19.09.20	Kiel - NOK - Wilhelmshaven	25.09.20	819,00	1260,00	630,00	1071,00
E39	26.09.20	Wilhelmshaven - Plymouth/UK	04.10.20	780,00	1200,00	600,00	1020,00
E40	08.10.20	Plymouth - A Coruna/Spanien	16.10.20	780,00	1200,00	600,00	1020,00
E41	17.10.20	A Coruna - Cádiz/Spanien	26.10.20	995,00	1530,00	765,00	1301,00
E42	26.10.20	Cádiz - Lanzarote/Spanien	03.11.20	884,00	1360,00	680,00	1156,00
E43	03.11.20	Lanzarote - Teneriffa/Spanien	10.11.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E44	13.11.20	Teneriffa - Marigot/Saint Martin	11.12.20	2262,00	3480,00	1740,00	2958,00
E45	13.12.20	Marigot - Martinique	20.12.20	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E46	21.12.20	Martinique - Karibik - Martinique	02.01.21	1872,00	2880,00	1445,00	2448,00
E01	02.01.21	Martinique - Guadeloupe	08.01.21	1014,00	1560,00	780,00	1326,00
E02	08.01.21	Guadeloupe - Antigua	15.01.21	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E04	22.01.21	Guadeloupe - Karibik - Guadeloupe	29.01.21	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E05	29.01.21	Guadeloupe - Martinique	05.02.21	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E06	05.02.21	Martinique - Karibik - Martinique	12.02.21	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E07	12.02.21	Martinique - Guadeloupe	19.02.21	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E08	19.02.21	Guadeloupe - Saint Martin	26.02.21	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E09	01.03.21	Saint Martin - St. George's/Bermuda	11.03.21	943,00	1450,00	725,00	1233,00
E10	12.03.21	St. George's - Horta/Azoren	31.03.21	1424,00	2190,00	1095,00	1862,00
E11	01.04.21	Horta - Cherbourg/Frankreich	18.04.21	1183,00	1820,00	910,00	1547,00
E12	18.04.21	Cherbourg - Elsfleth/Deutschland	24.04.21	819,00	1260,00	630,00	1071,00
E13	01.05.21	Elsfleth - Hamburg/D (Hafengeburtstag)	05.05.21	676,00	1040,00	520,00	884,00
E14a-f		Tages- und Abendfahrten zum Hamburger Hafengeburtstag		Preise auf Anfrage			

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.

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.

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.

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-Großtoppssegelschoner, 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-Toppssegelschoner, 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

Stellvertr. Vorsitzender: Günther Grinke, Rutenweg 18, 31675 Bückeburg, Tel.: 05722/913785, E-mail: guenther.grinke@tallshipfriends.de
Aufgaben: Vertretung des Vorsitzenden, Kontakt zu den Schiffen

Schatzmeisterin: Sigrd 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: Christian Sartorius, Urbacher Weg 88b, 51149 Köln,
Tel.: 02203/16409, E-mail: christian.sartorius@gmx.net
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 2020

THE TALL SHIPS RACES 2020

www.sailtraininginternational.org
Lissabon/Portugal 02.-05. Juli 2020
Race 1 Lissabon/Cadiz
Cadiz/Spainien 09.-12. Juli 2020
Race 2/Cruise in Company Cadiz/A Coruna
A Coruna/Spainien 24.-27. Juli 2020
Race 3 A Coruna/Dünkirchen
Dünkirchen/Frankreich 06.-09. August 2020

SCF WHITE SAILS OF PEACE

TALL SHIPS REGATTA
www.sailtraininginternational.org
Geplant für Aug./Sept. 2020 mit Zielhafen Wladiwostok
Daten und weitere Häfen werden noch bekannt gegeben

HAMBURGER HAFENGEBURTSTAG 2020

www.hamburg.de
Hamburg abgesagt

FLENSBURGER RUMREGATTA

www.rumregatta.de
Flensburg verschoben 18.-20. Sept. 2020

OOSTENDE VOOR ANKER

www.oostendevooranker.be
Ostende/Belgien abgesagt

KIELER WOCHE

www.kieler-woche.de
Kiel verschoben 05.-13. Sept. 2020

WOCHENENDE AN DER JADE

www.wochenendeanderjade.de
Wilhelmshaven abgesagt

BALTIC SAIL 2020

www.balticsail.pl
Gdansk (Danzig)/Polen 03.-06. Juli 2020

WARNEMÜNDER WOCHE

www.warnemuender-woche.com
Warnemünde abgesagt

FETES MARITIMES DE BREST 2020

www.brest-evenements-nautique.fr
Brest 10.-16. Juli 2020

I28. TRAVEMÜNDER WOCHE

www.travemuender-woche.com
Travemünde 17.-26. Juli 2020

HANSE SAIL ROSTOCK

www.hansesail.com
Rostock abgesagt

SAIL AMSTERDAM 2020

www.sail.nl
Amsterdam abgesagt

SAIL BREMERHAVEN 2020

www.sail-bremerhaven.de
Bremerhaven abgesagt

TSF BACK & STAMMTISCH

<p>Berlin TSF-Treff jeden letzten Freitag in jedem ungeraden Monat um 19.00 Uhr Restaurantschiff „van Loon“ Carl-Herz-Ufer 5, Kreuzberg Kontakt: Editha Thum 0171/5320542 TSF-Treff-Berlin@online.de</p>	<p>Köln Jeden 1. Samstag im Monat ab 17.30 Uhr, Bootshaus „Alte Liebe“, Köln-Rodenkirchen. Kontakt: Norbert Thomé, Tel.: 02203/16491</p>	<p>Bückeburg Freitag ab 20.00 Uhr: 21.02.20 (mit Labskausessen, anmelden!) 05.06.20, 21.08.20, 13.11.20 „Petzer Krug“, Petzer Str. 71, Kontakt: Günther Grinke, Tel.: 05722/913785</p>	<p>Hamburg Freitag 03.07.2020, 02.10.2020, jeweils ab 19.00 Uhr Restaurant „Old Commercial Room“ Englische Planke 10 (gegenüber vom Michel) 20459 Hamburg Kontakt: Ulrich Roshop, Tel.: 0172 4518988, e-mail: ulroshop@mail.ru</p>
<p>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</p>	<p>Tübingen Jeden 1. Freitag im Monat um 18.00 Uhr im „Hotel-Restaurant Kreuzberg“, Vor dem Kreuzberg 23 Kontakt: Udo Beylich, Tel.: 07071/791174 und Peter Bock, Tel.: 07121/577764</p>	<p>Heppenheim jeden 1. Samstag im Monat ab 18.00 Uhr, Restaurant: „Am Stadtgraben“, Gräffstr. 8 Kontakt: Kurt J. Nüchem, Tel.: 06252 788080</p>	



Sprüche rund um die Seefahrt

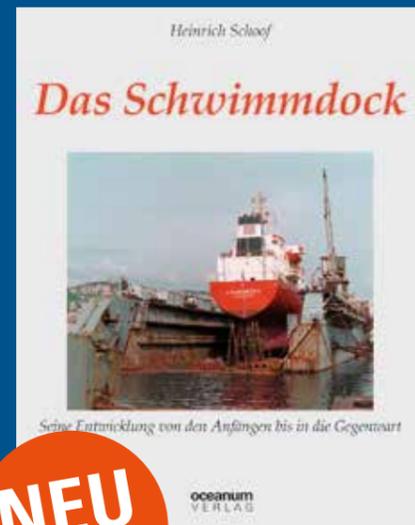
Wer in der Seekiste kramt der findet schnell eine bunte Sammlung von Sprüchen die sich auf all die Ereignisse und Umstände beziehen mit denen der Seemann und die Seefrau zu tun haben. Mal voller Tiefsinn, mal oberflächlich, mal voll verstecktem Witz und mal nur ein platter Kalauer. Man findet sie auf Karten, Plakaten, Kaffeebechern, T-Shirts usw. Hier eine Sammlung zu dem Thema. Ob Schmunzeln oder böser Blick.. alle Reaktionen sind erlaubt.

NT



Neue Bücher

Jährlich neu im September Jetzt auch im Abo zum Sammeln!



Heinrich Schoof
Das Schwimmdock.
Seine Entwicklung von den Anfängen bis in die Gegenwart.
ISBN 978-3-86927-429-4, zahlreiche Abbildungen, 176 Seiten, Euro 34,90

NEU
€ 34,90



OCEANUM.
Das maritime Magazin
Die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute
über 300 Seiten
nur € 15,90



KALENDER 2020
€ 19,90

Schmidts Häfen. Kalender 2020. Hamburg und Kiel auf Gemälden des Marinemalers Robert Schmidt-Hamburg.
48,8 x 33 cm, Euro 19,90



NEU
€ 15,90

OCEANUM. Das maritime Magazin Band 4
Das neue OCEANUM Jahrbuch zeigt wieder einmal die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf über 300 Seiten interessante Geschichten und aussagestarke Fotos.
Hrsg. Harald Focke und Tobias Gerken
ISBN 978-3-86927-504-6, 304 Seiten, Euro 15,90
Auch im Abonnement versandkostenfrei erhältlich!



NEU
€ 15,90

OCEANUM. Das maritime Magazin **SPEZIAL.** Der Norddeutsche Lloyd 1945 bis 1970 von Harald Focke.
ISBN 978-3-86927-607-6, 144 Seiten, Euro 15,90



NEU
€ 29,90

Karl-Heinz Hilbig, Harald Focke
Die Reederei Triton in Leer
Eine deutsch-niederländische Reedereigeschichte 1994 bis 2019.
ISBN 978-3-86927-430-0, zahlreiche Abbildungen, 112 Seiten, Euro 29,90

oceanum
VERLAG

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

MARKETING

*„Unternehmensführung
und Hochseesegeln haben
viele gemein. Letztlich
entscheiden Strategie und
Kommunikation, Ziel- und
Kursbestimmung, Teamgeist
und Ausdauer.“*



Dietrich W. Thielenhaus

STRATEGIE & KOMMUNIKATION

www.thielenhaus.de

THIELENHAUS & PARTNER

MARKETING