

DP, PVST, Entgelt bezahlt C 12580 F



TALL-SHIP

news

NR. 114
III/2020



AUFLÖSUNG EINES SCHIFFSMUSEUMS

Einmalige Gelegenheit:

- Verkauf en bloc oder einzeln
- Hochwertige Modelle in Top-Qualität
- Ideal für Showroom, Gastronomie, Club, Büros, Museum etc.

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

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

Marine: BISMARCK, SCHARNHORST, YAMATO, ROMMEL, WIESEL, ENTERPRISE

Linienschiff: HMS VICTORY (mit Glasvitrine)

Segelschiffe: BLUENOSE (Länge 2,10 m) mit Stellage, ROYAL CLIPPER, ORACLE

Fischkutter: ANNA, ELKE

Spezialschiffe: CALYPSO, WSP 3

Luxusyachten: PEGASUS, NAJADE

Professionelle Werftmodelle: MARE CASPIUM, MARE TUSCUM

Miniaturmodelle (1:1.250): Classic Ship Collection (25 Stück)



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



Liebe Freundinnen und Freunde der Großsegler

Noch ist die Zeit der durch „Corona“ bedingten Gebote und Verbote nicht vorbei. Die Wirtschaft wurde flach und die Schifffahrt stillgelegt. Ein Teil der mit uns kooperierenden Segelschiffe hat die geplanten Reisen bis in den August/September hinein abgesagt. Einnahmen in erheblicher Höhe sind weggebrochen und die Situation vieler Traditionssegler ist derzeit recht schwierig. Wir, die Freunde der Tall-Ships, sollten dazu beitragen die Existenz dieser Schiffe zu sichern. Unsere Mittel sind begrenzt und stammen aus den Mitgliederbeiträgen und Spenden. Daher der Hinweis auf den Artikel „Jetzt erst recht – Neue Mitglieder werben“. Auch sollte sich jeder überlegen, ob er nicht bald wieder einen Segeltörn machen will. Eine Entscheidung die Segelspaß für den Einzelnen und Hilfe für die Traditionssegler bedeutet.

Bedauerlicherweise kann auf Grund der Hygiene- und Abstandsregelungen in diesem Jahre keine Mitgliederversammlung stattfinden. Als neuer Termin ist Samstag der 24. April 2021 vorgesehen. Weitere Informationen hierzu in der Rubrik „Aus unserem Verein“. Dort gibt es auch weitere Neuigkeiten aus dem Vereinsleben.

In den „Kleinen News“ finden sich wieder Nachrichten über verschiedene Segelschiffe. Fast schon als „spektakulär“ ist die Reise der SEDOV durch die Nordostpassage zu bezeichnen, denn ein Segelschiff dieser Größe hat diesen Seeweg noch nie genutzt. Neues auch von den „Dauerbrennern“ unter den



Segelschiffen; der GORCH FOCK I und II, PEKING und SEUTE DEERN. Einen Ausblick auf den Segelsommer 2021 verspricht wieder interessante Ereignisse und Segelrouten.

In „Abenteuer Segeln“ gibt es Reiseberichte über die Kap-Hoorn-Umrandung der PALLADA und einen Mittelmeertörn auf der ALEXANDER VON HUMBOLDT II.

Über das wenig rühmliche Verhalten Europas in der Frage der Flüchtlinge im Mittelmeer reflektiert eine junge Teilnehmerin, die an einem Rettungseinsatz teilgenommen hat und ihre Erfahrungen in einer sehr persönlichen Schilderung darlegt.

„Neues aus der Seefahrt“ beschäftigt sich in dieser Ausgabe der TALL-SHIPnews mit dem Thema „Fracht- und Kreuzfahrt unter Segeln“ und zeigt neue Entwicklungen in den verschiedensten Stadien.

Wieder gibt es interessante Museumstipps, diesmal für Bremen und einen Rückblick in die Historie der Segelschiffahrt am Beispiel von „Jack Spurling, Seemann, Schiffsmaler und Schauspieler“ in der Darstellung von Andreas von Klewitz.

Als Schiffslebenslauf stellt uns Klaus Intemann diesmal die Sechsmastbarkentine E.R.STERLING vor und im Bücherbord geht es um vier neue Bücher.

Viel Freude beim Lesen wünscht....

Norbert Thomé
Vorsitzender TSFD e.V.

Seefahrt und Kunst S.4

Aus unserem Verein S. 5+6

Kleine News S. 7-10

Segelsommer 2021 S. 11

Abenteuer Segeln S. 12-17

Menschenrechte auf See S. 18

Neues aus der Seefahrt S. 19-23

Museen der Seefahrt S. 24+25

Rund ums Segelschiff S. 26+27

Schiffs-Lebensläufe S. 28+29

Bücherbord S. 30+31

Törnpläne S. 32-35

Schiffsdaten S. 36

Anschriften / Veranstaltungen / Stammtische S. 37

Seekiste S. 38



Titelbild: Clipper ARGONAUT unter vollen Segeln, Öl auf Leinwand, Jack Spurling 1925, Abb. gemeinfrei **IMPRESSUM**

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. Okt. 2020

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



Der fliegende Holländer im Staatstheater Wiesbaden



Deutsche Oper Berlin



Hamburger Staatsoper



Deutsche Oper Berlin



Teatro Massimo

In vielfacher Weise beschäftigen sich Oper und Musiktheater mit dem Thema Meer. Mal ist das Meer Inhalt des Geschehens, mal ist es Rahmen des Geschehens. Erinnert sei an die klassischen Werke von Gioachino Rossini (Die Italienerin in Algier/1813), Richard Wagner (Der fliegende Holländer/1843, Tristan und Isolde/1865), Giacomo Meyerbeer (Die Afrikanerin/1865), Giuseppe Verdi (Othello/1887) oder Benjamin Britten (Peter Grimes/1945, Billy Budd/1951), Noahs Flut/1958). Aber auch zeitgenössische Komponisten und Librettisten haben sich des Themas angenommen.

Das verratene Meer

Am 5. Mai 1990 wurde an der Deutschen Oper Berlin das Musikdrama „Das verratene Meer“ von Hans Werner Henze (1926-2012) uraufgeführt. Das Libretto schrieb Hans-Ulrich Treichel nach dem Roman „Der Seemann, der die See verriet“ des japanischen Schriftstellers Yukio Mishima. Erzählt wird die Geschichte eines japanischen Schiffsoffiziers bei der Handelsmarine, der sich in eine junge Witwe verliebt und um dieser Liebe wegen als Seemann abmusternd will. Der Sohn der Witwe, ein halbwüchsiger Junge, ist dagegen, da er in dem Beruf eines Seemanns etwas ganz Großartiges sieht. Die Geschichte in der Dreiecksposition der Hauptfiguren endet mit einem Lynchmord. Die Uraufführung wurde von Markus Stenz dirigiert, der von 2003-2014 Kapellmeister des Gürzenich Orchester's Köln war. Regie führte Götz Friedrich. Im Dezember diesen Jahres ist die Oper an der Wiener Staatsoper zu erleben und die Rolle des Schiffsoffiziers singt der dänische Sänger Bo Skovhus, der 1992 an der Kölner Oper als „Billy Budd“ brillierte.

Stilles Meer

Die Reaktorkatastrophe in Fukushima, verursacht durch das Tohoku Erdbeben und gigantische Tsunami-Wellen, forderte im März 2011 über 20.000 Menschenleben. Als Appell gegen das Vergessen komponierte der japanische Erfolgskomponist Toshio Hosokawa (geb. 1955) die Oper „Stilles Meer“, die als Auftragsarbeit der Hamburger Staatsoper im Januar 2016 zur Uraufführung kam. Dirigent war Kent Nagano. Im Mittelpunkt steht eine deutsche Tänzerin, die ihren Sohn in den Fluten verloren hat und noch Jahre nach dieser tragischen Katastrophe nach ihrem Kind sucht. Der Vater des Kindes beschwört sie: „Sieh doch die Wirklichkeit“. Ihre Wirklichkeit sind jedoch die Toten, die das Meer nicht hergegeben hat. Die Uraufführung wurde von Publikum und Presse bejubelt und 2018 gab es eine Wiederaufnahme.

Oceane

Das Fontane-Jahr 2019 war für die Deutsche Oper Berlin der Anlass den Komponisten Detlev Glanert (geb. 1960) zu beauftragen die Theodor Fontane Novelle „Oceane von Parceval“ als Oper in Musik zu kleiden. Hans-Ulrich Treichel schrieb, wie auch bei „Das verratene Meer“, das Libretto für das „Sommerstück in zwei Akten“. In einem Hotel am Meer begegnen sich die Sommergäste. Der junge Baron von Dirksen, sein Freund Albert, die schöne Oceane und ihre Kammerfrau Kristina. Albert und Kristina werden schnell ein Paar. Der Baron ist von Oceane hingerissen, doch diese wird in der Sommergesellschaft des Hotels bald zur Ausgestoßenen, da sie die üblichen Gepflogenheiten missachtet. Fontane sieht sie als eine moderne Melusine, die der Menschenwelt zugehören will und es nicht kann. So wird Oceane bald zum Opfer eines fremdenfeindlichen Mobs. Die Regie führte Robert Carsen, der ab 2000 an der Oper Köln einen fulminanten „Ring“ inszenierte.

Winter Journey

Teatro Massimo in Palermo im Oktober 2019. Auf einer riesigen Leinwand ist ein stürmisches Meer zu sehen. Darin schwimmt ein Afrikaner, der sich an ein Stück Holz klammert. Bildwechsel. Eine Ruinenlandschaft, es fallen Schüsse. In einer zerstörten Wohnung leben Menschen. Eine Frau spricht in den Zuschauerraum „es gibt keine Träume an einem Ort wie diesem“. Der Mann im Wasser war ihr Ehemann und Vater des gemeinsamen Sohnes. Er hat sich auf die Flucht nach Europa gemacht und will Frau und Kind nachholen wenn er Europa erreicht hat. Und dann gibt es da noch einen Politiker; Matteo Salvini? Und einen Chor, der das vom Politiker verführte Volk zeigt. Szenen aus der Oper „Winter Journey“ vom Komponisten Ludovico Einaudi, dem Librettisten Colm Toibin und dem Regisseur Roberto Andò. Das Werk hält Europa einen Spiegel vor und fragt nach der Fähigkeit Mitleid zu empfinden und danach zu handeln.



Jahreshauptversammlung erst 2021

Die Covid-19-Verordnungen des Landes Niedersachsen lassen zum derzeitigen Zeitpunkt keine Jahreshauptversammlung zu. Wir wollen jedoch in Leer bleiben und daher verschieben wir die Mitgliederversammlung auf einen Termin im März oder April 2021 (voraussichtlich 24. April 2021). In der nächsten Ausgabe der TALL-SHIPnews wird der verbindliche Termin bekannt gegeben. Es bleibt jedoch insgesamt bei dem vorgesehenen Programm und dem Versammlungsraum in der Jugendherberge/Leer. Die bisherigen Anmeldungen haben auch weiterhin Bestand. Dies betrifft die Teilnahme an der Versammlung, die Übernachtungen in der Jugendherberge und das gemeinsame Abendessen.

Für den Vorstand Norbert Thomé

**In Erinnerung:
Michael John Rogan (Mike)**



**Mit Ehrfurcht erblickt ihr,
Wie die Woge sich bricht,
Dem Menschen gleich,
Der an seinem Schicksal zerschellt.**

Estanislao del Campo

Mike verstarb am 9. März 2020 im Alter von 78 Jahren im Klinikum Aachen. Seit 2003 war er Mitglied in unserem Verein. Er war ein regelmäßiger Besucher des TSFD-Stammtisches in Köln und hat an vielen Segeltörns auf den traditionellen Segelschiffen teilgenommen. Er war verheiratet und Vater von vier Kindern. Bis zu seiner Pensionierung war er als Pflege-Fachkraft im Dürener Krankenhaus tätig. Gerne erinnern wir uns an seine Zuverlässigkeit und Hilfsbereitschaft, seinen trockenen britischen Humor und eine grenzenlose Freundlichkeit. Er fand seine letzte Ruhestätte in der Nähe seiner Kinder in Fulford/York. Wir vermissen ihn sehr.

Willkommen an Bord

Die Auswirkungen der Maßnahmen gegen das Virus machen sich auch bei den Zahlen der neuen Mitglieder bemerkbar. Gerade in diesen Zeiten wäre jedoch ein deutlicher Zuwachs an Mitgliedern hilfreich um den Traditionsseglern zu helfen. Wir begrüßen  Edgar Breit als einziges neues Mitglied im 2. Quartal 2020 daher besonders herzlich und wünschen ihm eine gute Zeit im Kreis der Tall-Ship Friends

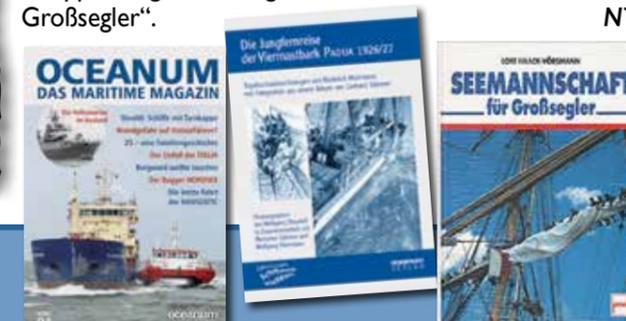
Jetzt erst recht - Neue Mitglieder werben

Die Zahl der neuen Mitglieder ist in den Monaten März bis Ende Juni 2020 - den „Corona-Monaten“ - deutlich eingebrochen. Lediglich zwei neue Mitglieder konnten aufgenommen werden. Im gleichen Zeitraum 2019 waren es 13 Mitglieder. Bei den Törnansmeldungen sind die Zahlen ähnlich schlecht. Von März bis Ende Juni 2020 gab es 11 Buchungen. Im gleichen Zeitraum des Jahres 2019 waren es 54. 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 und zusätzliche Spenden eine unmittelbare Förderung der Traditionssegler ermöglichen. So konnten wir seit Gründung des Vereins in 1988 fast zwei Millionen Euro für den Erhalt von Traditionsseglern bereitstellen und annähernd 25.000 Mitsegler auf die mit uns kooperierenden Segelschiffe vermitteln.

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. Hier noch eine kurze Zusammenfassung über die Mitgliedsbedingungen, Jedes neue Mitglied erhält ein Seefahrtsbuch, einen Aufnäher und Anstecker, sowie viermal im Jahr das Vereinsmagazin TALL-SHIPnews. Bei Segeltörns gibt es einen Preisnachlass auf die angebotenen Segeltörns. Die Jahresbeiträge belaufen sich wie folgt: Erwachsene 55,- €, Jugendliche bis 25 Jahre 25,- €. Rentner 35,- €, Familien 80,- € und Vereine, Verbände usw. 180,- €.

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 Jungfernnreise 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



Spendenaktion GREIF

Der Start unserer Spendenaktion für die GREIF, Anfang Mai diesen Jahres, ist sehr erfreulich. Bis zum 30.6.2020 sind Spenden in einer Gesamthöhe von 2.061,11 Euro eingegangen. Im Vergleich zu den erwarteten Reparaturkosten von 2,9 Millionen ist dies zwar nur ein Tropfen auf dem heißen Stein, wird jedoch dankbar von der Greif-Stiftung begrüßt.



Inzwischen liegt das Sanierungskonzept vor und nach der Sommerpause wird die Bürgerschaft der Stadt Greifswald darüber entscheiden. Oberbürgermeister Stefan Fassbinder ist zuversichtlich, dass die Bürgerschaft ihr Ja zur Sanierung gibt. Die GREIF wird im kommenden Jahr 70 Jahre alt und gilt als maritimer Botschafter und Wahrzeichen der Stadt. Sie ist in der Denkmalliste als bewegliches Denkmal eingetragen.

Bei der Vorstellung des Konzeptes wies der Schiffsgutachter Detlev Löll darauf hin, dass der Erhalt der Klasse das vorrangige Ziel der Grundreparatur sei. Des Weiteren sollen Wohnbereich der Trainees, die Sanitäräume und das Deckshaus erneuert werden. Auch die Kombüse entspreche nicht mehr den geltenden Hygienestandards. Der überalterte Schiffsdiesel soll durch einen dieselelektrischen Antrieb ersetzt werden. Das gesamte Holzdeck wird erneuert und ein neuer Satz Segel ist ebenfalls Bestandteil der Grundsanierung.



Foto Mario-Alois Langforth

Sobald die Finanzierung gesichert ist erfolgt die europaweite Ausschreibung für die Werftarbeiten Detlev Löll rechnet mit einer Bauzeit von 6 Monaten und spätestens 2022 soll die GREIF dann wieder auf See sein.

Die Mitglieder von Tall-Ship Friends Deutschland werden das Ihre dazu tun um die GREIF wieder unter Segel zu bringen. Entsprechende Überweisungsträger liegen dieser TSnews bei. Die Spenden sind steuerlich absetzbar und bis zu 200 € reicht der Überweisungsnachweis. Bei höheren Beträgen gibt es eine Spendenbescheinigung von Tall-Ship Friends Deutschland e.V.

Für den Vorstand: Norbert Thomé

In der Zeit vom 13.5. bis zum 30.6.2020 gingen folgende Spenden ein:

- ◆ Günther Löbenbrück 20 € ◆ Hartmut Mentzendorff 200 € ◆ Norbert Thomé 250 € ◆ Eilert Hörmann 100 €
- ◆ Thomas Lauter 150 € ◆ Peter Siewert 25 € ◆ Jürgen Frenzel 25 € ◆ Adolf Risch 50 € ◆ Horst Ebert 20 €
- ◆ Ansgar Reidock 111,11 € ◆ Helga Brodocz 30 € ◆ Jens Toben 100 € ◆ Joachim Schultz 50 € ◆ Sylvia Klein 40 €
- ◆ Carsten Ohms 50 € ◆ Rüdiger Göhl 100 € ◆ Christel Thum 200 € ◆ Editha Thum 100 € ◆ Leopold Kersten 50 €
- ◆ Peter Breinl 50 € ◆ Gerhard Fischer 200 € ◆ Manfred Hübner 50 € ◆ Tanja Ohrstedt 25 €
- ◆ Werner Weisgerber 15 € ◆ Mike Krumbiegel 50 €

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

Stammtisch Köln – Neues Lokal



Foto Rakoczy

Ab dem 1. August 2020 treffen sich die Tall-Ship Friends aus Köln und dem Umland im Bootshaus „Albatros“, gelegen am Rodenkirchener Leinpfad. Ab dem Kölner Hauptbahnhof gut zu erreichen mit der Straßenbahn Linie 16 bis zur Haltestelle Heinrich-Lübke-Ufer und dann ein kurzer Fußweg von 500 m entlang des Rheins. Mit dem Auto parkt es sich gut unter der Rodenkirchener Autobahnbrücke und dann noch 400 m. Sowohl von der Außenterrasse als auch von dem hellen Innenraum bietet sich eine wunderbare Aussicht über den Rhein bis hin zum

Dom. Zur Abwechslung kann man auch mal die Südterrasse nutzen, mit dem einzigartigen Blick zum Siebengebirge. Die Speisekarte bietet eine gute Auswahl an leckeren Speisen; von der Suppe oder Salat bis zum Hauptgericht mit Fleisch oder Fisch, Pasta, ausgesprochen leckere Reibekuchen und drei Süßspeisen. An jedem ersten Samstag im Monat treffen wir uns ab 18.30 Uhr. Neue Stammtischler sind herzlich willkommen.

NT

Leserbrief

Lieber Herr Thomé, gerade finde ich Ihr neues Magazin auf meinem heimischen Schreibtisch vor. Ihnen und Ihrem Grafikteam kann man nur gratulieren zu diesem ebenso professionellen wie liebevoll gestaltetem Auftritt. Auch inhaltlich setzen Sie immer wieder Maßstäbe mit außerordentlich interessanten Themen und Beiträgen. Ich freue mich auf die Lektüre Ihrer Kreuzshtern-Reportage sowie die Berichte über die Großsegler-Regatta, den Antigua-Törn und die großartige Initiative „High Seas – High School“. All das wirkt wie ein mentaler Befreiungsschlag in diesen tristen Corona-Zeiten. Vielen Dank und beste Grüße
Dietrich W.Thielenhaus



GORCH FOCK I, Foto dpa

GORCH FOCK I hat sich bewegt

Ganz kurz geriet das Museumsschiff am frühen Morgen des 30.6.2020 in Stralsund in Bewegung. Nicht unter Segeln und auch nicht mit eigenem Motor, sondern mit Hilfe von zwei Schleppern wurde es von der südlichen Seite der sogenannten Ballastkiste auf die nördliche Seite bewegt. Grund für diese Maßnahme, die in dreißig Minuten erledigt war, ist die Neugestaltung des Hafens die im kommenden Jahr beginnen soll. Die ist auch dringend notwendig, denn Taucher hatten schon 2018 erhebliche Korrosionsschäden an tragenden Stahlstützen der Kais festgestellt. Aus diesem Grunde war auch die Kaikante vor dem Ozeaneum gesperrt. Bis zum Ende dieser Bauarbeiten – deren Termin noch nicht feststeht - wird die GORCH FOCK I daher an der Nordseite der Ballastkiste liegen. Schwimmen darf sie noch, denn ein Gutachter hat Anfang Juni das notwendige Schwimmfähigkeitszeugnis für die Bark um zwei Jahre verlängert.

NT

PEKING bald in Hamburg

Am 7. September 2020 ist es soweit. Nach rund drei Jahren Restaurierungsarbeit auf der Peters-Werft in Wewelsfleth wird die Viermastbark nach Hamburg geschleppt und an dem vorläufigen Liegeplatz im Hansahafen (Bremer Kai) festmachen. Auf diesen Termin haben sich die Peters-Werft, die Stiftung Hamburg Maritim (SHM) und die Stiftung Historische Museen Hamburg (SHMH) verständigt. Hierbei spielten die Tidenstände eine wesentliche Rolle. Seit dem 15. Mai 2020 ist die SHMH Eigner der historischen Viermastbark. Ein Besuch auf der PEKING wird jedoch noch nicht möglich sein, da zunächst der sicherheitstechnische Ausbau für Besucher erfolgen muss. Mit der Öffnung wird zum Frühjahr 2021 gerechnet. Der Liegeplatz wird jedoch nicht von Dauer sein, denn nach Fertigstellung des Deutschen Hafnmuseums im neuen Stadtteil Grasbrook wird sie dort ihren endgültigen Liegeplatz finden. Aber das ist noch Zukunftsmusik, denn mit dem Bau des Museums wurde noch nicht begonnen. Die Eröffnung ist zwischen 2023 und 2025 geplant.

NT



PEKING in Peeters-Werft, Foto Christian Charisius

Rigg-Überholung auf der ALEX 2

Günther Grinke

Es ist Freitag, der 14. März 2020, es ist mitten in der Corona Pandemie und ich fahre nach Harlingen in den Niederlanden. Mit dem Auto, öffentliche Verkehrsmittel sind für die Crew der ALEXANDER VON HUMBOLDT 2 nicht gestattet. Der Liegeplatz der ALEX, einschließlich einer großen Halle, ist eingezäunt. Später wird der Zaun mit



Die gerupfte ALEX am Liegeplatz

Folien noch blickdicht gemacht. Es steht eine umfangreiche Sanierung des gesamten Riggs an. Das meiste wird in Eigenleistung der Stammcrew geleistet, unterstützt von einer niederländischen Taklerfirma, die uns zwei Hubsteiger zur Verfügung stellt. An Fock- und Großmast werden die Stengen und alle Rahen mit dem daran hängenden, stehenden und teilweise laufenden Gut abgenommen und am Besanmast die Gaffeln und der Baum mit Hilfe eines Krans abgenommen und auf dicken Holzbalken vor der Halle zwischengelagert. Dort werden alle Segel, alles Tauwerk, Antennen, Kabel und Positionslampen beschriftet, abmontiert und in der Halle gelagert. Die jetzt nackten Stengen und Rahen werden nun abtransportiert und von einer niederländischen Firma gesandstrahlt und neu beschichtet. Von uns werden das Tauwerk und alle Segel einer genauen Prüfung unterzogen und bei Bedarf instandgesetzt. An Bord wird an Deck der Decksbelag ausgebessert. Es wird überall mit Pressluftnaglern und Schleifmaschinen gearbeitet. Unter Deck werden Kombüse und Pantry auseinander genommen, auch hier wird ein neuer Decksbelag



Die Rahen werden abgenommen



Das muss alles wieder angebaut werden

eingbracht. Alle Demontage- und Entrostungsarbeiten werden von der Stammmcrew erledigt. Das neue Deck wird von einer Fachfirma eingebracht.

An Land kommen die ersten Rahen zurück und wir können alles wieder anbringen. Es ist eine völlig neue Erfahrung mit festem Boden unter den Füßen Segel anzuschlagen.



Segelanschlagen an Land

Nachdem die Stengen mit den Wanten und Pardunen wieder montiert sind, können die ersten Rahen wieder angebracht werden, das Schiff sieht einem Segelschiff wieder ähnlicher.



Die ALEX wird wieder zum Segelschiff

Nach vier Wochen Arbeit, wir haben wirklich sieben Tage in der Woche gearbeitet, kommen wir unserer Abreise aus Holland immer näher. Ich fahre am Karfreitag nach Hause. An der Grenze werde ich aufgefordert, mich beim örtlichen Gesundheitsamt zu melden. Das mache ich am nächsten Tag. Zunächst sagt man mir, dass ich für zwei Wochen in häusliche Quarantäne muss, nach meinem Hinweis, dass ich

Schiffsbesatzung sei, vier Wochen in einem abgesperrten Bereich gearbeitet habe und bei An- und Abreise von dem Bordarzt untersucht worden bin, erfolgt eine kurze Beratung mit dem Ergebnis, dass ich nicht in Quarantäne brauche, nur die allgemeinen Abstandsregeln sind einzuhalten.

Die Alex fährt nach Ostern Richtung Bremerhaven und wird dort in den Fischereihafen verholt. Dort werden noch einige Arbeiten erledigt, da das Fahrtenprogramm erst einmal abgesagt ist.

(Anmerkung der Redaktion: Seit dem 9.7.2020 segelt die ALEXANDER VON HUMBOLDT II wieder nach dem neuen Törnplan)

GORCH FOCK II - Die Masten sind gesetzt

Inzwischen wurden auf dem Standort Berne der Lürssen-Werft die Masten der Bark gesetzt. Ein weiteres wichtiges Detail der Instandsetzungsarbeiten, die nun schon seit weit über vier Jahren andauern. Auf dem Foto fehlen jedoch noch die Bramstengen am Fock- und Großmast. Lürssen ist zuversichtlich, dass die GORCH FOCK II bis Ende Mai 2021 wieder als Ausbildungsschiff für die Deutsche Marine genutzt werden kann. (Bis dahin bildet die Deutsche Marine weiterhin auf der ALEXANDER VON HUMBOLDT II aus). Der Kostenrahmen von 135 Millionen könne auch eingehalten werden. Ursprünglich wurden die Kosten für die notwendigen Arbeiten mit zehn Millionen beziffert.

Das Debakel hinter den Kulissen geht jedoch weiter. Die Bredo-Werft in Bremerhaven hatte im Januar 2016 die Bark in eines ihrer Schwimmdocks übernommen, da der Generalunternehmer für die Sanierung der GORCH FOCK II, die Elsflöther-Werft, kein geeignetes Dock hatte. Die Millionen an Bundesmitteln gingen jedoch an die Elsflöther Werft. Diese hat die notwendigen Mittel nicht an die Bredo-Werft weitergeleitet, sondern – trotz Insolvenz – in Nebengeschäfte der Werftvorstände fließen lassen. Als es dann im Juli 2019 um die Fortführung der Arbeiten auf der Lürssen-Werft ging, wollte die Bredo-Werft den sanierten Rumpf zunächst als „Pfand“ behalten bis ihre Ansprüche bezahlt wurden. Sie stimmte dann jedoch einer Freigabe zu, nachdem der Bund zugestimmt hatte die Ansprüche vor Gericht prüfen zu lassen. Es geht um rund 10 Millionen Euro, die in den rund 42 Monaten Liegezeit bei Bredo entstanden sind. Das zuständige Gericht schlug einen Vergleich von 2,35 Millionen Euro vor. Die Bredo-Werft ist damit nicht einverstanden und nun wird zum 20. November das Urteil des Gerichts erwartet. NT



Foto Markus Hibbeler

SEUTE DEERN – Was nun?

Da liegt sie nun in ihrem Sandbett und keiner weiß wie es weitergehen soll. Zuversicht sieht anders aus. Drei Millionen soll das Abwracken der SEUTE DEERN kosten. In den Medien wird nun spekuliert, dass die Kosten auch leicht das Dreifache betragen könnten. Dies wird jedoch von Sebastian Rösener, Sprecher der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Claudia Schilling, entschieden zurückgewiesen. Das Abwracken ist jedoch nur die eine



Foto dpa

Baustelle. Auf der anderen Baustelle erhebt sich die Frage wie es mit dem geplanten Neubau einer SEUTE DEERN (II) als Museumsschiff ablaufen soll. Hierzu stellt Rösener fest, dass man derzeit auf das Ergebnis einer Studie zum Neubau warte und „wenn diese im Spätsommer vorliege, werden wir die Gespräche mit der Bundesbeauftragten für Kultur und Medien über den Zuwendungsbescheid fortsetzen“. Vom Bund sind für das Projekt „Museumshafen“ 47,1 Millionen Euro in Aussicht gestellt worden. Der wesentliche Teil, nämlich 46 Millionen, für eine neue SEUTE DEERN (II). NT

SAGRES brach Weltumsegelung ab



Am Vormittag des 10. Mai 2020 machte die SAGRES (ex GUANABARA, ex ALBERT LEO SCHLAGETER), das Schulschiff der portugiesischen Marine, im Marinehafen von Cova de Piedade, am linken Ufer der Tejo-Mündung fest. Der Plan einer Weltumsegelung (s.a. TSnews 113, S.9) hatte damit ein abruptes Ende gefunden. Diese begann am 5. Januar 2020 und sollte am 10. Januar 2021 enden. Über 20 Häfen in 19 verschiedenen Ländern sollten besucht und die Entdeckungsreise des Seefahrers Fernao de Magalhaes vor



Ankunft am Tejo

500 Jahren gewürdigt werden. Als besonderer Höhepunkt war ein Treffen mit der JUAN SEBASTIAN DE ELCANO, dem Schulschiff der spanischen Marine in Punta Arenas, der chilenischen Stadt in der Mitte der Magellan-Straße, vorgesehen. Gemeinsam wollten die beiden Schiffe dann nach Valparaiso/Chile und nach Callao/Peru segeln. Die weltweiten Einschränkungen im Hinblick auf Covid-19 haben den großen Plan zunichte gemacht. Auf der nun deutlich kürzeren Reise wurden die Häfen Santa Cruz/Teneriffa, Rio de Janeiro, Montevideo und Buenos Aires besucht. Kapstadt



konnte man nur von See aus besichtigen, da die SAGRES dort auf Reede liegen musste. Nach notwendiger Verproviantierung ging es dann zurück nach Lissabon. Damit war das Erlebnis einer Weltumrundung für Stammmcrew und Kadetten zu Ende. Wenig tröstlich, dass am rechten Ufer des Tejo, vor der Kulisse der Altstadt Lissabons, ein weiteres Opfer der Corona-Restriktionen festliegt, die ROYAL CLIPPER.

NT



Kauf dir doch ein Segelschiff....

Ein faires Angebot für ein junges Schiff; 1.784.00 €. Die LADY ELLEN wurde 1982 als Dreimast-Bramsegelschoner bei Kockums AB in Malmö (Rumpf) und Vindö Marin (Takelung und Einrichtung) gebaut. Der Entwurf stammt von dem bekannten Schiffs-Designer Lars Johansson, der sich an dem schnellen, hölzernen Frachtsegler ELLEN aus dem Jahre 1909 orientierte. Das Ergebnis war eine geschickte Mischung aus Komfort und Tradition, mit Platz für 100 Tagesgäste oder 27 Mitsегler und einer Crew von



9 Personen. Der Rumpf ist aus U-Boot-Stahl gefertigt. Die Länge über alles beträgt 49,90 m, die Höhe des Großmastes 29,90 m über Deck und die Segelfläche 800 m². Für alle Fälle steht ein Scania-Diesel mit 536 PS bereit. Unter Segeln läuft die LADY ELLEN bis zu 18 Knoten. Eingesetzt wird der Schoner für Charter und als Trainee-Sегler. Die bisherigen Reisen führten nach Indien, Kanada, in die Karibik und ins Mittelmeer. Klassifiziert ist der Segler beim Germanischen Lloyd. Nun bietet der Schiffsmakler Sea Independent das Schiff zum Kauf. Kontakt: 0031 653 922 797 NT



SEDOV geht durch die Nordostpassage

Aufgrund der Corona-Maßnahmen wird die Viermastbark SEDOV die Weltumsegelung nicht zu Ende führen können. Sie begann am 6. Dezember 2019 in Kaliningrad, dem Heimathafen des Segelschulschiffes, und sollte am 12. Dezember 2020 auch dort enden. Am 3. Juni 2020 machte



sie, gemeinsam mit der PALLADA, in Wladiwostok fest. Zu dem Zeitpunkt hatte sie 23.293 Seemeilen zurückgelegt und sieben Häfen im Atlantik und Indik besucht. Die rund 120 Kadetten traten ihre Heimreise an. Mit neuen Kadetten sollte es von Wladiwostok aus weitergehen nach Petropawlowsk, Acapulco, Callao, Panama, Havanna, Santa Cruz de Teneriffa, Lissabon, Bordeaux, Brest, Gdansk und dann Kaliningrad. Dieser Plan wurde aufgegeben, da Besuche in den Häfen aufgrund der Corona-Verbote nicht möglich wären. Man disponierte um und entschied sich die Heimreise durch die Nordostpassage zu wagen. Der Klimawandel hat in den zurückliegenden Jahren das Sommeris weiter dezimiert, sodass die Passage in den Monaten August bis Oktober eisfrei ist. Die Nordroute ist mit rund 13.000 Seemeilen auch deutlich kürzer als die Suezkanal-Route mit rund 21.000 Seemeilen.

Anfang Juli kamen die neuen Kadetten aus Kaliningrad, Murmansk und Petropawlowsk an Bord der SEDOV. In der Folge werden die jungen Seeleute ihre seemännische Ausbildung auf einem vierwöchigen Segeltörn im Japanischen Meer absolvieren, bevor es dann, etwa Mitte August, Richtung Heimat geht. Vorgesehen ist der Besuch der Häfen Petropawlowsk/ Kamschatka und Murmansk (der ehemalige Heimathafen der SEDOV). Mitte November soll die Viermastbark dann wieder in Kaliningrad festmachen. NT

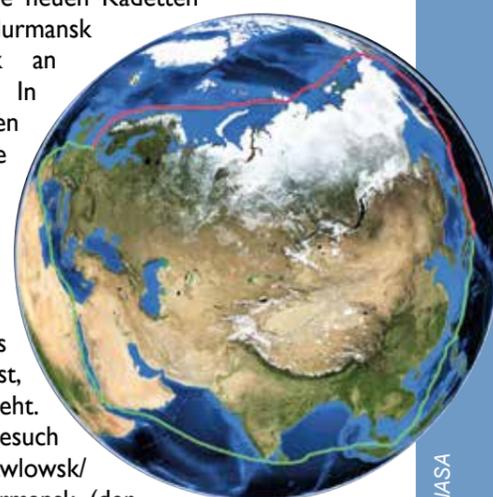


Foto NASA

Ein Blick nach vorn - TSR 2021

Die Verordnungen und Verbote im Zusammenhang mit Covid-19 haben auch die Tall Ship Races 2020 gekippt. Sie werden auf das Jahr 2021 verschoben und finden nach den Tall Ship Races 2021 statt. Diese bewegen sich im Ostseeraum



und die Veranstaltungen beginnen am 27.7.21 in Klaipeda/ Litauen, der bedeutendsten Hafenstadt des Landes. Die Stadt, mit dem früheren Namen Memel, mit rund 163.000 Einwohnern liegt nördlich vom Kurischen Haff und wurde 1253 gegründet. Prägend sind die Fachwerkhäuser aus dem 17. und 18. Jahrhundert.



Das erste Rennen führt nach St. Petersburg, wo vom 7.7. bis zum 10.7.21 gefeiert wird. St. Petersburg, die Stadt an der Newa-Mündung, wird auch als Venedig des Nordens bezeichnet. Gegründet wurde sie 1703 durch Zar Peter dem Großen. Er benannte die Stadt nach dem Apostel Petrus. Sie zählt rund 5.3 Millionen Einwohner und ist die zweitgrößte Stadt Russlands. Als Cruise in Company geht es weiter nach Tallin/Estland (15.7.-18.7.21). Tallin ist die Hauptstadt und das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum Estlands. Gegründet wurde sie 1230 und trug bis 1918 den Namen Reval. In der Stadt leben rund 435.000 Menschen. Das zweite Rennen hat die Stadt Mariehamn auf den

Aland-Inseln zum Ziel. Dort sind die Veranstaltungen vom 22.7. - 25.7.21. Mariehamn ist Hauptstadt der autonomen finnischen Region Aland und hat knapp 12.000 Einwohner. In den 1920er bis in die 1940er Jahren war sie Heimathafen der Windjammerflotte des Reeder Gustaf Erikson, zu der auch die P-Liner PAMIR, PASSAT, PEKING und POMMERN gehörten. Die POMMERN liegt noch heute als Museumsschiff im Hafen. Die dritte Wertungsetappe endet in Szczecin/Polen, wo in der Zeit vom 31.7. bis zum 3.8.21 die Abschlussfestlichkeiten der TSR 21 stattfinden. Stettin, die Stadt an der Odermündung, erhielt etwa 1240 die Stadtrechte. Heute leben dort rund 410.000 Menschen. Für Besucher sind das Greifenschloß, die Jakobskathedrale, die Philharmonie und die Hakenterasse überaus sehenswert.



Und nun geht es weiter mit den 2020 verschobenen Tall-Ship-Rennen, mit den gleichen Häfen wie für 2020 vorgesehen, jedoch in umgekehrter Reihenfolge. Der Auftakt ist in der Zeit vom 12.8. bis zum 15.8.21 in der französischen Stadt Dünkirchen. Das erste Rennen geht nach A Coruna, im Nordwesten Spaniens, wo die Feiern vom 26.8. bis zum 29.8.2021 stattfinden. Gemeinsam segelt die Flotte der Windjammer dann in die Hauptstadt Portugals, nach Lissabon, wo sie vom 2.9. bis zum 5.9.21 verweilen wird. In den Süden Spaniens, in die Hafenstadt Cádiz, dann das zweite Wertungssegeln. In Cádiz wird dann vom 9.9. bis 12.9.21 das „Tall Ship Races – Double Feature“ seinen Abschluss finden.



Die Städte mit ihren Sehenswürdigkeiten wurden in der TSnews III, S. 15-16 beschrieben. NT



Die Städte mit ihren Sehenswürdigkeiten wurden in der TSnews III, S. 15-16 beschrieben. NT



Mit der PALLADA um Kap Hoorn

Peter Mense (Text u. Fotos, soweit nicht anders angegeben)

Hallo, liebe Leser, bevor ich euch nun von meiner wunderschönen Reise mit der PALLADA ums Kap Hoorn erzähle, erst einmal ein kurzer Steckbrief von mir: Ich bin der Peter aus Rheda-Wiedenbrück, bin schon ein paar Tage älter und seit mehr als 40 Jahren mit derselben Frau verheiratet. Wir reisen viel, und seit wir im Ruhestand sind oft auch über mehrere Monate. Ich bin kein Seemann, aber einer der versucht, seine Träume zu verwirklichen.

Und dank unserem Verein „Tallshipfriends“ ist ein ganz alter Traum jetzt Wirklichkeit geworden: Mit einem großen Segelschulschiff um Kap Hoorn zu segeln! Im Südsommer der südlichen Halbkugel.



auf Reede, Foto Eberhard Weiß

Und nach fast einem Jahr Vorfreude war es dann endlich soweit. Schon das Einschiffen in Valparaíso war für mich ein kleines Abenteuer, denn die PALLADA, dieses wunderschöne, schlanke Vollschiß, lag auf Reede. Und

da die Bucht von Valparaiso weit offen ist, gab es schon ein wenig Schaukelei beim Wechsel vom Tender zum Fallreep und dann schön langsam hochklettern.

Sehr herzlich war die Begrüßung an Bord durch einige Offiziere, die Stammcrew mit einer Anzahl Kadetten. Für mich war ja alles, wirklich alles total neu, und entsprechend aufgeregt war ich natürlich. Eine schöne 12er Kabine und darin eine untere Koje für mich: Perfekt, da konnte ich schon mal nicht rauskullern. Wenn da nur nicht die Sprache wäre. Die sprechen ja alle Russisch!! Nach einigen Stunden



v. l. Sigg u. Ebi, Foto Eberhard Weiß

war auch das gelöst. Denn wir hatten Katharina mit an Bord, die perfekt Deutsch und Russisch sprach. Ihre Funktion auf dem Schiff war mir nicht so ganz klar. Ich vermute, dass sie extra für uns drei Deutsche mit segelte. Ja, wir waren drei: Ebi, Sigg und ich. Ebi war Matrose u.a. auf der METEOR, und Sigg ist aktiver Segler auf der GREIF.

Unser Schiff gleitet stolz durch die schäumenden Wogen, jetzt strafft der Wind uns're Segel mit Macht. Seht ihr hoch droben die Fahne sich wenden, die weiß, blau, rote Fahne, ihr Seeleut', habt acht.

Tagebuch:

Endlich auf See. Leider mit Maschine. Laufe noch herum wie „Falschgeld“. Frühstück Milchsuppe, Margarine, Weißbrot, Tee. Mittags Suppe, Nudeln, Hühnerbein. Abends für mich nichts. Mir ist sooo schlecht. Das Schiff rollt sehr stark in der langen Dünung von Steuerbord.

3.Tag: Morgenappell. Noch immer mit Motor unterwegs Richtung Süden. Wind aus Südwest, aber mehr Süd. Ist das jetzt Südsüdwest? Muss noch viel lernen. Sicherheitseinweisung, leider kann (darf) ich nicht in die Masten wegen eines Handikaps an der linken Hand. Abends machen einige von der Mannschaft Musik an Deck. Schön bei einem fantastischen Sonnenuntergang. Der Kapitän hat mehr Wind angekündigt.



tolle Stimmung

4.Tag: Morgenappell. Sonntag, herrliches Sommerwetter. Heute Mastklettern, alle gehen unter Anleitung bis zur dritten Rah hoch. Auch die Frauen aus der russischen Gruppe. Ich nicht. Peinlich? Ein wenig. 17 Uhr erstmalig Segel gesetzt: Klüver, Stagssegel und Besan, das soll das Rollen der langen, etwa 3 Meter hohen Dünung mindern. Mir ist schlecht. 20 Uhr Rahsegel gesetzt. Ebi und Sigg natürlich mit dabei.

5.Tag: Morgenappell. Auf Höhe der Insel Chiloe, lange und sehr hohe Dünung, Wind aus West, Rahsegel gerefft, Strecktaue gespannt. Seekrank, aber ohne Ko...! 19.30 Uhr Segelalarm, Segel gerefft, Sturm kommt auf, das Meer verändert sich, die Dünung bricht....es wird unangenehmer.

6.Tag: Morgenappell. Wenig geschlafen, Nachts alle Segel runter. Ein verrücktes Rollen,



unter Segeln



Schaukeln, Stoßen auf beiden Achsen. Einer ist aus der Koje gefallen. Im Tage wieder ruhiger, Wind hat gedreht, wieder von Süden, Maschine bringt uns vorwärts. Morgens und abends walke ich, eine Runde nach der anderen, das geht echt in die Beine bei der Schaukelei. Ab 17 Uhr ist immer Sport bei der Crew und den Kadetten angesagt.



Morgenappell

7.Tag: Morgenappell. Noch 785 Meilen bis Kap Horn. Wie fast immer bin ich auf der rechten Brückennock. Mein Platz, jeden Tag, viele Stunden, Guter Kontakt mit den Offizieren der Brücke, besonders der Vierte. Er hat mir einen Aufnäher „Russian Sails 2020“ geschenkt. Klüver und Stagssegel halten das Schiff einigermaßen ruhig. Motorfahrt.

8.Tag: Hab' mich heute zum Küchendienst gemeldet. Ein bisschen was muss ich ja auch tun. 6.30 Uhr ging es los. War lustig mit Anna, der Chefin, und den Jungs. Die Sprachbarriere wird immer kleiner. Meer ruhig, spiegelblank...und das in den „Rauen 40ern“! Die chilenische Küste, der „Mittlere Süden“ mit seinen schneebedeckten Bergen fasziniert uns.

9.Tag: Morgenappell. Kein Wind! Wir „rollen“ mal wieder heftig. Es wird kälter. Nachmittags Generalalarm. Bis alle an ihrem richtigen Platz waren, dauerte es. Wale gesehen, weit weg. Ruhiger Tag. Ebi und Sigg sind dauernd am Auf- und Abentern, mittlerweile bis in die höchste Saling. Zurecht sind die beiden stolz auf ihre Leistung.



ganz oben

10.Tag: Der „Große Süden“ ist erreicht. Morgenappell. Ruhiger Tag. Nachmittags Segelalarm, mal wieder Klüver und Stagssegel. Abends helfe ich Katharina die Kap Horn Urkunde vom Russischen ins Deutsche zu übersetzen. Von Katharina bekomme ich eine Medaille mit der PALLADA als Erinnerung von der Mannschaft geschenkt. Was hab' ich mich gefreut!

11.Tag: Morgenappell. Klar Schiff an allen Ecken, seit Tagen malt, putzt und wienert Mannschaft und Kadetten. Wir auch. Und wir segeln!!!!!!Ohne Motorfahrt!!!! Um 17



unter Segeln

Uhr ist der Wind dann wieder eingeschlafen. Achtern wird es derbe dunkel. Noch 50 Meilen bis zum Kap! Die Nacht über treiben wir, damit wir das Kap bei Tage passieren. Alle sind ein bisschen aufgeregt.

12.Tag: Weit vor dem Morgenappell raus aus der Koje, Wind? Jaa! Segeln? Jaa! Frühstück? Keine Zeit. Jeder, wirklich jeder war an Deck, um jeden Moment der Passage um das Kap mit zu erleben. Aber leider war Kap Hoorn kaum zu sehen weil es sehr neblig war. Ganz schemenhaft, mit der Zeit ein wenig klarer. Trotzdem: Alle sind glücklich,



Kap Hoorn

umarmen sich, beglückwünschen sich. Und manch einer, auch ich, hat Tränen in den Augen.

Und so geht die Reise langsam ihrem Ende zu. Mit der Einfahrt in den Beagle Kanal nimmt der Wind kräftig zu. Noch einmal eine wunderbare Passage durch Feuerland. Rau, wild, unnahbar.

Für mich ein Wiedersehen, ich war schon mehrmals hier im „Großen Süden“. Der Lotse kommt an Bord. Die Passage



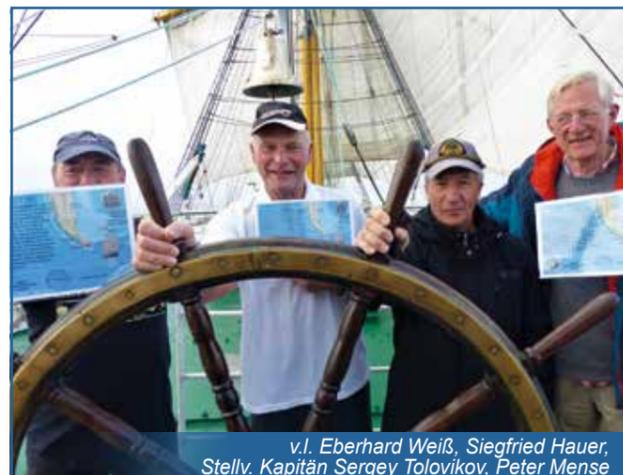
Flaggenruß am Kap

ist vor allem vor der Isla Navarino sehr sehr schwierig. In Ushuaia machen wir im Hafen fest. Abends bekommt jeder in einer kleinen Feierstunde von Kapitän Nikolai Zorchenko die Urkunde zur Kap Hoorn Passage und einen Wimpel der Russian Sails mit der Pallada überreicht. Alle sind sehr ruhig;



Abschied in Ushuaia

Wissend, dass eine Reise zu Ende geht, die man wohl nie wieder so machen wird. Eine wunderbare Zeit. Respekt,



v.l. Eberhard Weiß, Siegfried Hauer, Stellv. Kapitän Sergey Tolovikov, Peter Mense

Rücksichtnahme, Verantwortung, sich aufeinander verlassen zu können sind Werte die in unserer Zeit seltener werden.

Am folgenden Tag müssen wir die PALLADA verlassen. Wir sind traurig. Die Mannschaft tritt noch einmal an, um uns zu verabschieden. Musik erklingt.

**Unser Schiff glitt stolz durch die schäumenden Wogen,
der Wind straffte uns're Segel mit Macht.
Sahet ihr hoch droben die Fahne sich wenden,
die weiß, blau, rote Fahne, ihr Seeleut', habt acht.**

ALEXANDER VON HUMBOLDT II - Das war knapp! Claus – Peter Brückner

Es ist Freitag der 13. September 2019 und nach langer Vorfreude steht mein Seesack im Flughafen Hannover auf der Waage. Das Display zeigt 20 Kilogramm an. Das war knapp!

Ziel ist Valletta. Dort startet mein Segeltörn mit der ALEXANDER VON HUMBOLDT II nach Lavrion in Griechenland.

Sofort nach dem Aussteigen bildet sich direkt an der Gangway eine Gruppe von zehn Mitseglern. Man erkennt sich sofort am Shirt, an der Mütze oder an anderen Dingen aus der Alex Schlappskiste. Gemeinsam gehen wir zum Gepäckband und machen uns bekannt.

Wir mieten mehrere Taxis. Für 6 Euro pro Person erreichen wir das eigentliche Ziel nach einer waghalsigen Fahrt mit ca. 100 km/h, Dauerhupkonzert, vielen Spurwechseln und Überholmanövern bei Linksverkehr in der Rushhour durch Valletta. Das war mehr als einmal knapp!

Das Taxi biegt um eine Kurve. Plötzlich liegt die ALEXANDER VON HUMBOLDT II am Waterfront Kreuzfahrt Pier vor uns. Das Grün der Segel strahlt an den goldgelben Rahen in der Nachmittagssonne vor blauem Himmel und hellen Sandsteinfassaden der historischen Gebäude. Ich bin hin und weg!



In dem Gewusel an Bord gebe ich erst mal bei der Wache den Pass und das Meilenbuch ab. Ein Blick auf den Kojenplan verrät, die ALEX ist bis auf wenige Kojen mit 26 - köpfiger Stammcrew und 48 Trainees belegt. Kein Wunder, denn das Highlight wird die Durchfahrt durch den Kanal von Korinth. Für heute steht noch die Begrüßung durch Kapitän Lamprecht, Wacheinteilung, Sicherheitsbelehrung und Anpassung des persönlichen Sicherheitsgeschirrs an. Nach dem Abendbrot tue ich mich mit drei Jungs aus meiner Wache zusammen. Der große gelbe Vollmond steht über der Kulisse des Fort St. Angelo.

Wir genießen in lauschiger Sommernacht an der Waterfront von Valletta ein kühles Blondes und spinnen Seemannsgarn von unseren früheren Törns. Ein Feuerwerk der pyromanisch veranlagten Malteser bildet den gelungenen Abschluss des Abends. Die Koje ruft.

Am nächsten Morgen nach dem Frühstück erklärt unsere

Toppmatrosin das Rigg in landrattenverständlicher Form: „Die gelben Stangen quer an den Masten heißen Rah ... hahaha ...“. Nach der Seenotübung steht das Bunkern des Proviants an. Von der Wasserflasche bis zum Beck 's und von der Avocado bis zum Zwiebelsack wandert alles von Hand zu Hand per Kette in die jeweiligen Proviantlasten. Das fördert die Teambildung und den Muskelkater. Nach dem üblichen mittäglichen Böllerschießen der Pyromanen zwischen den Stadtteilen Vallettas heißt es: „Leinen los!“ Wir legen ab.

Von den Arkadenbögen des Fort St. Elmo winken viele Crew Mitglieder des vorherigen Törns zu uns herab. Sie verabschieden uns mit einem Sieben - Drei - Eins, das wir begeistert und lautstark erwidern.



Kaum haben wir die Hafentmole hinter uns gelassen, frischt der Wind auf und der Segler rollt durch die Restdünung eines Unwetters im Norden. Endlich wieder auf See!

Wir werden zwei Tage Richtung Norden bis auf die Höhe von Sizilien „motoren“ müssen, um dann Wind zum Segeln nach Osten in Richtung Griechenland zu bekommen.

Am zweiten Tag bin ich als Backschaft eingeteilt. Meine Mitstreiter beim Aufbacken, Abwaschen und Putzen haben Probleme mit dem Seegang. Sie halten es unter Deck auf Dauer nicht aus und müssen immer wieder an Deck, um die Fische zu füttern. Zwischendurch wird tapfer weitergearbeitet. Ich überlege manchmal, ob es mir nun auch übel wird. Ich habe nur leichte Kopfschmerzen und therapiere mich mit Arbeit. Das war knapp am Magenkollaps vorbei! Abends bin ich geschafft und falle nach dem Genuss von zwei grünen Fläschchen in die Koje. Das Schlagen der Wellen an die Planken und der Seegang wiegen mich in den Schlaf. Als mich der Weckdienst morgens gegen sieben Uhr zur 8-12 Wache weckt, bin ich wieder fit und ausgeschlafen. Sehr angenehm ist die kammereigene Nasszelle mit Dusche, WC, Waschbecken und Fußbodenheizung. Ich stehe ja eher auf die spartanische Romantik historischer Segler, wie auf meinen Törns mir der alten ALEX, der GREIF und der KRUZENSHTERN. Aber es ist auch schön, wenn es keine Drängelei bei der Morgentoilette gibt und warmes Wasser

aus der Dusche kommt.

Nachdem wir die vorherige Wache bei der Ablösung traditionell mit „Gute Ruh“ angebrüllt haben, lernen wir Segelgrundlagen und erkunden das Rigg. Aufentern darf jeder der möchte und das richtige Schuhwerk hat.

Mit uns ist eine Gruppe von Matrosen der Bundesmarine zur Wetterbeobachtungsausbildung an Bord. Da die blauen Jungs formell auf die Wachen aufgeteilt sind, kommt man sich schnell näher. Vom Oberwetterfroschausbilder bekommen wir einen exklusiven Schnellkurs über die Grundregeln des globalen Wettergeschehens. Danach wissen wir nun, wozu die tägliche und albertümlich anmutende Erfassung der Wetterdaten beim Wachdienst gut ist.

Der Wind hat gedreht und weht aus Nordwest. Jetzt können wir endlich richtig segeln. Unsere Wache ist für den Fockmast verantwortlich. Wir bekommen Praxisausbildung in der sicheren Handhabung der vielen Tampen.

Die neuen Piers des Yachthafens in Argostoli auf der Insel Kefalonia erreichen wir am späteren Nachmittag. Nach einem kurzen Stadtrundgang sitzen wir im Hafenrestaurant Kyani Akti direkt am Wasser. Wir genießen die Gastfreundschaft des Wirts, der uns zum Dessert allerlei leckeren Süßkram und einen Mastika ausgibt.

Am nächsten Vormittag wandern wir zu einer romantischen Badebucht mit Sandsteinhöhlen. Das warme blaue Wasser lädt zum Schwimmen ein. Wir erkunden die Stadt, die 1953 vom Erdbeben zerstört wurde. Die stilgerecht wiederaufgebaute Promenade lädt zum Bummel und zur Einkehr ein. Im Hafenbecken tummeln sich viele große braune Meeresschildkröten.

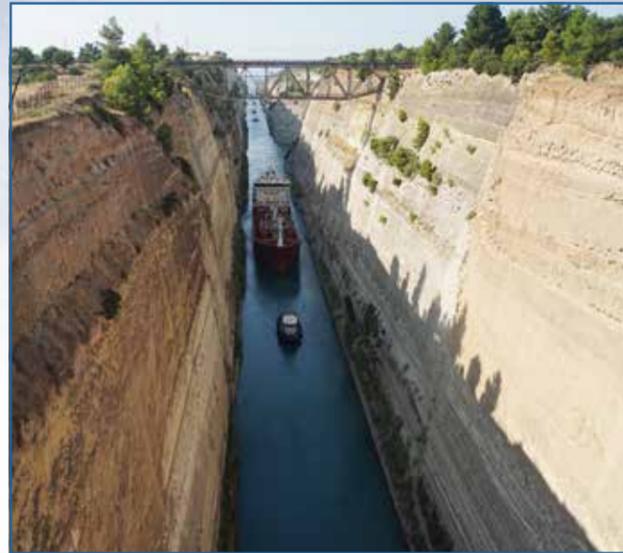
Nachmittags legen wir ab und segeln bei 5-6 Bft mit 7 Knoten in den Golf von Patras. Die Rio-Andirrio-Brücke ist die zweitgrößte Schrägseilbrücke der Welt. Ich habe bei schönstem Wetter Ruderwache und steure das Schiff fast unter Vollzeug auf die Mitte zwischen den vier Pylonen der Brücke zu.



Die Brücke hat eine Durchfahrthöhe von 52 Metern und unser Großmast ist 37,8 Meter hoch. Das war noch nicht ganz knapp aber unvergesslich!

In Korinth haben wir auch eine Tag Landgang. Mit einem

Charterbus fahren wir zum Kanal von Korinth, um von oben zu schauen, wo wir morgen durchfahren werden.



Abends haben wir ein leckeres und preiswertes Abendessen mit viel Hauswein in der Stadt, die in der Antike dafür bekannt war, fremden Reisenden hohe Preise abzuverlangen. Daher der Spruch: „Nicht jede Sache ist die Reise nach Korinth wert“. Unsere Sache ist es auf jeden Fall wert!

Am nächsten Morgen reihen wir uns in die Warteschlange vor dem Kanal ein, der abwechselnd in jeder Richtung im Konvoi befahren wird. Der Kanal wurde 1881-1893 auf einer Länge von 6300 Metern in den Felsen gehauen. Die Wände ragen bis zu 79 Meter fast senkrecht in die Höhe. Die Breite in Wasserhöhe ist 24 Meter. Die ALEX ist 10 Meter breit, da bleiben nur je 7 Meter Platz an Back- und Steuerbord. Das war knapp! Zumal wir ohne Schlepper aus eigener Kraft unterwegs waren. Dem Lotsen und unserem Bootsmann am Ruder danken wir mit einem zünftigen Sieben - Drei - Eins, das von den Kanalwänden zurückhält.



In Richtung Lavrion kündigt die Wettervorhersage für die Nacht Unwetter in Orkanstärke an. Die geplanten Segelmanöver werden gestrichen, um den Zielhafen vor dem Sturmhöhepunkt zu erreichen. Noch ist schönstes Wetter. Im Team unserer Wache holen wir das Großroyal und das Großbramsegel ein und packen es sturmfest. Für mich ist die Arbeit an der Rah in dieser Höhe eine neue Erfahrung.



Am Nachmittag kommt der Wetterumschwung. Eine Welle klopft ans Bullauge. Ich wache vom Mittagschläfchen auf. Als ich an Deck komme, schwappt unverhofft ein Schwall Wasser über das Schanzkleid und ich bin frisch geduscht. Zum Abschluss werde ich vor Lavrion als Ausguck auf der Back bei Dunkelheit und 9 Bft kräftig durchgeschaukelt. Im Mondlicht ist zu sehen, wie die Gischt von den schäumenden

Wellenkronen weht. Gegen 21:00 Uhr erreichten wir den Hafen von Lavrion. Das war knapp! Später wird es auf See erst richtig ungemütlich.

Am nächsten Tag erkunden wir bei Sonne und viel Wind das Städtchen Lavrion, das als großer Yacht - Charterhafen bekannt ist und eher unspektakulär daherkommt. Das ist eine gute Möglichkeit ein paar Souvenirs zu kaufen. Wir sitzen im windgeschützten Aqua Cafe am Yachthafen und beobachten durch große Plexiglasscheiben das rege Treiben bei der Übergabe der vielen Charteryachten. Ich lasse die Eindrücke dieses Törns Revue passieren. Abschiedsstimmung macht sich breit.

Vor dem Captain' s Dinner lässt Kapitän Lamprecht am Abend zum üblicherweise letzten Manöver „Besanshot an!“ an Deck zwei Flaschen Caversham Premium Cream Sherry kreisen. Das Captain' s Dinner ist auf der ALEX immer ein besonderes Erlebnis. Die Stammcrew bedient als Dankeschön die Trainees mit Speis und Trank. Die Wachmannschaften beschenken ihre Topsis mit Andenken und lustigen Einlagen. Auf diesem Törn kommt das Lied „Mein kleiner grüner Topsi steht oben auf der Back...“ besonders gut an. Anschließend nehmen wir an Deck bei Musik, Tanz und manchmal etwas schrägem Gesang bis in den Morgen Abschied.

Morgens packe ich meinen Seesack. Nach dem „rein Schiff“ mit Deck schrubben und Messingputz geht es dann zum Flughafen. Abends hat mich schon der Alltag wieder. Das ist jetzt ein ziemlich unromantischer Abschluss. Aber gerade in diesen schwierigen Zeiten ist klar, bald geht's wieder los, denn der grüne ALEX-Virus ist nicht unterzukriegen. Man sieht sich!



„Wusste, es ist richtig“



Zoe Katharina

Die Freiburgerin Zoe (23) hat an Bord der IUVENTA im Mittelmeer Geflüchtete gerettet. Dafür wird sie angefeindet.

Ich habe mich nicht darum gerissen, so in der Öffentlichkeit zu stehen, ich muss mich dazu überwinden. Ich fahre lieber alleine Motorboot oder gehe segeln, das ist mein Ding. Aber ich habe es als Chance gesehen, als ich gefragt wurde, ob ich ein Buch schreiben will über meinen Einsatz auf dem Rettungsschiff IUVENTA im Sommer 2017. Man muss darauf aufmerksam machen, dass Tag für Tag Menschen auf dem Mittelmeer sterben und dass diejenigen, die helfen, kriminalisiert werden. Ich sehe das als Verpflichtung. Aufgewachsen bin ich mit der Lebenseinstellung: Wenn jemand Hilfe braucht, muss man helfen. Und da waren diese Bilder von den Menschen, die im Mittelmeer ertrinken. Und ein Aufruf der Organisation Jugend rettet. Sie suchten Leute für die Seenotrettung. Ich war zu diesem Zeitpunkt zwanzig Jahre alt, machte gerade meine Ausbildung zur Bootsbauerin, und ich konnte Motorboot fahren. Es hat alles gepasst und ich wusste, dass es richtig ist. Also war ich in meinem Sommerurlaub 2017 zehn Tage lang vor der libyschen Küste im Einsatz. Angst hatte ich schon, vor allem, wenn die sogenannte libysche Küstenwache auftauchte. Da ist mir jedes Mal das Herz stehengeblieben. Das sind ja eher Milizen. Aber solche Ängste stehen in keiner Relation zu dem, was die Menschen, die da auf dem Meer treiben, schon alles mitgemacht haben.

Bei unserem Einsatz haben wir mehr als 1.300 Menschen gerettet. Es war die vorletzte von 15 Missionen der IUVENTA. Kurz darauf wurde sie beschlagnahmt. Wir konnten aber nicht alle retten, die wir entdeckt haben. An einem Tag haben wir dreißig oder vierzig Boote gesehen, manche mit bis zu 700 Menschen beladen. Es lagen Menschen tot in den Booten und vor unseren Augen sind Menschen ertrunken. Das sind Momente, in denen Verzweiflung aufkommt. Trotzdem funktioniert man und konzentriert sich auf die, denen man helfen kann. Irgendwie schützt man sich dadurch. Auch wenn ich vom Ausguck aus Leichen im Wasser entdeckt habe, bin ich sofort in Arbeit verfallen – anstatt ins Nachdenken. Natürlich waren wir manchmal erschöpft. Aber wenn man aufhört, sterben Menschen. Woran ich mehr zu knabbern habe als an meinen Erlebnissen an sich, ist die Tatsache, dass da draußen jeden Tag Menschen sterben und dass das verhindert werden könnte, aber nicht verhindert wird. Ich habe eine Art Weltschock. Eine Welttherapie wäre nötig.

Im Alltag hat mich diese Erfahrung verändert. Zum Beispiel geht mir bei belanglosen Gesprächen irgendwann durch den Kopf: Es gibt doch Wichtigeres! Viele Leute sagen mir, dass sie es cool finden, was ich gemacht habe. Ich finde: Wenn man etwas gut findet, soll man es machen, nicht nur reden. Nicht, dass ich mich als Vorbild sehe, eher als

positiven Anstoß, etwas zu tun. Aber ich will niemandem etwas vorhalten oder vorschreiben.

Natürlich werde ich auch angefeindet, deshalb nenne ich in dem Buch und auch hier meinen Nachnamen nicht. Auf Facebook waren Sachen zu lesen wie: „Du wirst von denen doch nur vergewaltigt“ oder „Du solltest selbst absaufen“. Ich habe mich abgemeldet. Aber es sagen mir auch Leute ins Gesicht, dass man die Flüchtlinge „lieber ersaufen lassen“ sollte. Andere raunen: „Wir wissen ja nicht, was da unten wirklich gelaufen ist“. Sie denken, dass wir vielleicht etwas Illegales gemacht haben. Haben wir nicht. Wir haben nach den Menschenrechten und nach dem Seerecht gehandelt. Aber gegen uns wird wegen „Beihilfe zur illegalen Einwanderung“ ermittelt. Darauf stehen bis zu zwanzig Jahre Haft plus 15.000 Euro Geldstrafe – pro geretteter Person, die illegal nach Italien eingereist ist. Das Wissen darum kann ich nicht abschütteln, das ist immer da. Ich versuche mir einzureden, dass es nicht soweit kommen wird. Aber wenn wir schon Menschen vor unseren Grenzen sterben lassen, weiß ich nicht, was sonst noch alles passiert. Mein Vertrauen in den Rechtsstaat hat schon gelitten.



Foto Iuventa



Foto Christian Schulz

Gerade jetzt, in Corona-Zeiten, würde ich mir wünschen, dass die Menschen sich gegenseitig helfen, sich solidarisch zeigen, zusammenhalten - und das nicht nur im eigenen sozialen Umfeld, sondern überall. Anfangen sollte man dort, wo die Hilfe am dringendsten gebraucht wird: zum Beispiel in den griechischen Flüchtlingslagern. Protokoll: Ulrike Schnellbach

Buchhinweis: Zoe Katharina: Zoe heißt Leben. Verlag Patmos 2020, 172 Seiten. 18 €

Wir bedanken uns für die Erlaubnis der Veröffentlichung bei: Publik-Forum, kritisch-christlich-unabhängig, Oberursel, Ausgabe Nr. 11/2020

Fracht- und Kreuzfahrt unter Segeln

Norbert Thomé

Über alternative und nachhaltige Schiffsantriebe hatten wir zuletzt Ende 2017 umfassend in der TSnews 103 berichtet (Windschiffe, S. 10-14). Einen erkennbaren Durchbruch hat es in der Zwischenzeit nicht gegeben. Voller Begeisterung sind Schiffskonstrukteure und Designbüros am Thema, aber bei der Realisierung tut sich wenig. Unverständlich, denn von der International Maritime Organization (IMO) gibt es Druck. Sie will den Ausstoß von Emissionen bei Schiffen bis 2050 um 50 % senken.

Neues von traditionellen Frachtseglern

Die Reederei Fairtransport (Den Helder) betreibt neben der TRES HOMBRES seit 2015 die Ketsch NORDLYS (Nordlicht). Das Schiff wurde 1873 als Fischtrawler, ohne Hilfsmaschine, gebaut und gilt heute als eines der ältesten Segelschiffe, die noch genutzt werden. Erbaut wurde die Gaffelketsch mit ihrem hölzernen Rumpf in Yarmouth (Isle of Wight). Sie hat eine Gesamtlänge von 25 m und führt an den beiden Masten 290 m² Segel. Die Ladekapazität beträgt rund 30 Tonnen. Das Schiff war lange als Fischereischiff und später als Frachtsegler unterwegs. Nach größeren Umbauten im Jahre 2015 fährt es für Fairtransport.



NORDLYS Foto Fairtransport

Die Stammcrew besteht aus 5 Personen und zusätzlich ist Platz für 4 Trainees, die voll in die Arbeit eingebunden werden. Aufgrund der Covid-19-Verbote liegt das Schiff derzeit in Den-Helder. Weitere Informationen unter: www.fairtransport.eu



DE GALLANT

im Vordergrund. Der Gaffelschoner ist 37 m lang, die Masthöhe beträgt 28 m und die Segelfläche 415 m². Sie hat

einen Motor mit 270 PS. An Bord ist Platz für 19 Mitsegler. Registerhafen ist Port Vila/Vanuatu und Heimathafen Douarnenez/Frankreich. Infos unter: www.blueschoonercompany.com

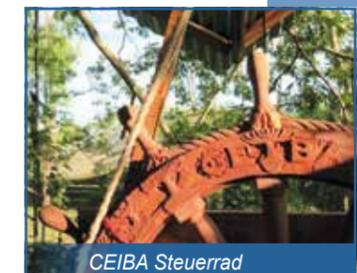
Traditionell geriggt ist auch die GRAYHOUND, der Nachbau eines Luggers aus dem Jahre 1776, der 2012 entstand. Der Bezeichnung stammt von den Luger-Segeln, die diese Schiffe zumindest an einem, aber meist an allen Masten tragen. Sie wurden vor allen in Nordfrankreich, aber auch in England, Schottland und Irland als Frachtsegler genutzt. Wegen ihrer Seetüchtigkeit und Schnelligkeit waren sie in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhundert als Schmuggelschiffe gefragt. Die GRAYHOUND ist 33 m lang und führt Segel mit insgesamt 326 m². Der Hilfsdiesel leistet 90 PS. Zusammen mit der Besatzung, die aus 6 Personen besteht, können bis zu 10 Trainees an Bord arbeiten. Im Warentransport ist sie überwiegend zwischen Frankreich und England eingesetzt. Eigner ist die GrayhoundVentures in Norsborg/Schweden. Infos unter: www.grayhoundventures.com



GRAYHOUND

Frachtsegler im Bau

In der Region Punta Morales, an der Westküste von Costa Rica, entsteht auf einer eigens eingerichteten Werft ein Frachtsegler aus Holz, die CEIBA. Ein Team aus Profis und begeisterten jungen Menschen im Alter zwischen 20 und 30 Jahren arbeiten in traditionellen Schiffsbautechniken am Bau des Dreimast-Toppschoner mit einer Länge von 48 m. Die Segelfläche wird 590 m² betragen und bei Flaute kommt ein Elektromotor zum Einsatz, der von Solarzellen und Windturbinen gespeist wird. Die Ladekapazität wird 250 Tonnen betragen. Die Fertigstellung ist für Ende 2021 geplant und dann wird die kanadische Reederei Sailcargo das Schiff im pazifischen Raum, in einem Dreieck zwischen Kanada, Hawaii und Peru, einsetzen. Die Fracht wird nach ökologischen Gesichtspunkten ausgewählt. An Bord ist Platz für die Stammcrew mit 11 Personen und für 11 Trainees.



CEIBA Steuerrad

Die BRIGANTES wurde 1911 bei der Lühhing-Werft in Brake gebaut. Damals trug der Zweimast-Toppschoner den Namen META und wurde als Frachtsegler eingesetzt. Nach dem 1. Weltkrieg ging sie als Reparationsleistung an Frankreich und fand weiterhin Verwendung als Lastensegler. Eine italienische Reederei kaufte das Schiff in den 30er Jahren und 1954 wurde das Rigg entfernt und aus der META wurde das Motorschiff

ONICE. Sie war weiterhin im Mittelmeerraum unterwegs, bis sie 1998 in Trapani/Sizilien aufgelegt wurde und vor sich hin rostete. Vor einigen Jahren übernahm eine Gruppe



BRIGANTES vorher - nachher

segelbegeisterter Menschen aus Deutschland, Österreich und Italien die ONICE mit dem Ziel diese wieder als Frachtsegler in Betrieb zu nehmen. Am 30. Mai 2019 erfolgte der „zweite“ Stapellauf und die Schiffsstaufe auf den Namen BRIGANTES. Derzeit erfolgt der weitere Auf- und Ausbau. Die Schonerbrigg (Brigantine) ist 40 m lang und wird etwa 650 m² Segel tragen. Ein Hilfsmotor ist nicht vorgesehen. Die Ladekapazität wird rund 180 Tonnen betragen. Neben den sieben Personen der Stammschiff ist Platz für zehn Mitsegler, die voll in den Betrieb des Schiffes integriert werden. Die Inbetriebnahme ist für 2021 vorgesehen. Die



Stapellauf

BRIGANTES ist ein Schwesternschiff der EYE OF THE WIND.

Noch in diesem Jahr soll der Frachtsegler VOTAAN französische Weine nach New York transportieren und Kakao und Kaffee aus Übersee nach Europa bringen. Die Firma Grain de Sail aus der Bretagne lässt derzeit einen



Foto Werft

Frachtsegler, mit den Linien und dem Rigg einer Yacht, bei der Werft Alumarine Shipyards in Coueron/Loire bauen. Der Aluminiumrumpf ist fertiggestellt und nun geht es an den weiteren Ausbau. Das Schiff hat eine Gesamtlänge von 24

m und eine Breite von 6 m. Die Segelfläche wird rund 500 m² betragen und der Hilfsantrieb leistet 115 PS. Die Ladekapazität beträgt 50 Tonnen. Rumpf und Besegelung versprechen ein schnelles Schiff, welches auch bei voller Beladung 15 Knoten laufen soll. Die Crew besteht aus nur vier Personen und zusätzlich ist Platz für zwei Mitsegler an Bord.



VOOTAN, Foto Grain de Sail

Neue Segelkonzepte für Frachtschiffe

Das französische Unternehmen VPLP hat die Wingsails – tragflächenartige Starrsegel – die schon seit Jahren erfolgreich im Segelsport eingesetzt werden, weiter entwickelt. Bei der CANOPEE sollen sie das Hauptantriebssystem unterstützen und den Treibstoffverbrauch sowie die Kohlendioxid-Emissionen um 30 % senken. Das RoRo-Frachtschiff wird 121 m lang und 23 m breit, hat die Brücke am Bug und ein offenes Deck im Heckbereich. Vier 30 m hohe Starrsegel, Oceanwings genannt, haben eine Segelfläche von insgesamt 1.452 m². Sie sind reffbar und funktionieren automatisch. Die CANOPEE soll eingesetzt werden um Ariane 6-Raketenteile von Europa zu der Startrampe Kourou in Französisch-Guayana zu transportieren.



CANOPEE

Nachdem der VW-Konzern sich Ende 2016 von dem Projekt ECOLINER verabschiedet hat (s. Tsnews 104, S. 11), sind es jetzt gerade wieder Autotransporter die den Schiffsdesignern die Auftragsbücher füllen. Der NEOLINER, so der vorläufige Name, ist ein Lastsegler der von Renault in Auftrag gegeben wurde um Nutzfahrzeuge nach Nordamerika zu transportieren. Die Länge des Schiffes wird 136 m betragen und die Breite 24 m. Die Beladung erfolgt über Heckrampen auf drei Ladedecks mit insgesamt 3.400 m² Fläche. Auf dem Vor- und Achterschiff sind die verstreuten Segelpaare angebracht. Hinzu kommen vier große Stagsegel zum Feintuning. Die Gesamtsegelfläche wird rund 4.200 m² betragen. Die Geschwindigkeit liegt bei



NEOLINER, Foto Maurice

11 Knoten. Der zusätzliche dieselektrische Antrieb leistet rund 5.000 PS. Der Preis wird mit etwa 35 Millionen Euro beziffert. Der NEOLINER wird 80 bis 90 Prozent Energie weniger verbrauchen als ein vergleichbares Schiff mit herkömmlichem Antrieb. Der Frachtsegler soll Ende 2021 in See gehen.

An der Königlich Technischen Hochschule (KTH) in Stockholm arbeitet ein Team von Fachleuten an dem Projekt Wind Powered Car Carrier, einem Frachtsegler von 200 m Länge, 40 m Breite und 100 m hohen Masten. Die beweglichen Segel werden aus Metallfolie oder einem speziellen Verbundstoff gefertigt. Die Geschwindigkeit wird bei 10 Knoten liegen. Ein emissionsarmer Hilfsantrieb ist vorgesehen. Insgesamt wird eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes von 80 % erwartet. Die Verdrängung wird 32.000 Tonnen betragen. In den Decks ist Platz für rund 6.000 Autos. Unterstützt wird das Projekt von der



Foto wpcc-wallenius

staatlichen schwedischen Transportbehörde mit einer Summe von 2,5 Millionen Euro. Die Reederei Wallenius Marine hat die Koordination des Projektes übernommen und lässt zunächst ein sieben Meter

langes selbstfahrendes Modell herstellen, welches im Herbst 2020 in den schwedischen Schären auf Testfahrt gehen wird.

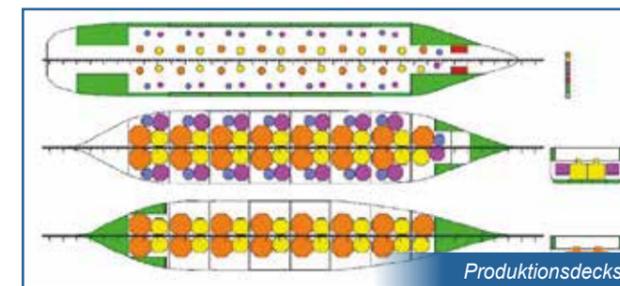
Spektakulär ist das Konzept von Sail-Cargo zum Bau einer schwimmenden Lachsfarm unter Segeln. Die QUADRIGA AQUA wird etwa 250 m lang sein und bis zu fünf Masten mit einer Segelfläche von etwa 10.000 m² tragen. Des weiteren werden Solarpaneele installiert um Energie für



QUADRIGA AQUA, Foto Sail Cargo

den Produktionsbetrieb zu gewinnen. Im Mitteldeck werden die 15 Einheiten der Zuchtanks untergebracht. Jede Einheit besteht aus vier unterschiedlich großen Tanks. Der kleinste fasst 150 m³ und der größte 1.000 m³. In den kleinen

Tanks werden die kleinen Lachse eingesetzt, die dann entsprechend ihrem Wachstum automatisch in den jeweils größeren Tank umgesetzt werden. Im Zyklus von 2-3 Monaten haben die Fische dann ein Gewicht von rund 5 kg und können geerntet werden. Das ergibt ein Gewicht von etwa 3.200 Tonnen Lachs pro Jahr. Entwickelt wurde



Produktionsdecks

das Projekt von den Professoren Kimmerle und Waller am Institut für Physikalische Prozesstechnik der HTW Saar. Das Schiff soll voraussichtlich in China gebaut werden und wird 45 bis 50 Millionen Euro kosten.

In Japan wird derzeit an der Entwicklung und Realisierung der WIND CHALLENGER gearbeitet. Frachtsegler, die bei einer Länge bis zu 250 m eine entsprechende Anzahl (bis zu neun) Starrsegel tragen. Die Segel sind am Mast verstellbar und durch Einziehen ist die Segelfläche variabel. All diese Bedienungsprozesse werden individuell von Mast zu Mast automatisch gesteuert. Die Segel werden aus Aluminium oder glasfaserverstärktem Kunststoff hergestellt. Die Höhe beträgt 50 m und die Breite 20 m. Computersimulationen und Erprobungen im Windkanal haben eine deutliche Einsparung von Energie gegenüber motorgetriebenen Schiffen bewiesen. Die Mitsui OSK Lines Ltd. (MOL), eine



Wind-Challenger-Project

der größten Reedereien weltweit, geht davon aus, dass sich die Pläne noch in 2021 verwirklichen lassen.

Im Mai 2020 verkündete die Mitsui OSK Lines den Zusammenschluss von vier japanischen Firmen in einer „Arbeitsgemeinschaft zur emissionslosen Schifffahrt“, kurz „e5 Lab“. Das Kürzel e5 steht für Elektrifizierung, Evolution, Effizienz, Environment und Economics. Zum Konsortium gehören neben MOL die Reederei Asahi Tanker, die Maklerfirma Exeno Yamamizu und der Konzern Mitsubishi Corporation. Erste gemeinsame Arbeit von e5 Lab ist der Entwurf eines Tankers mit ausschließlich elektrischem Antrieb. Der Elektro-



Elektrotanker Foto Mitsubishi

Tanker wird mit Lithium-Batterien betrieben. Er wird als Küstenschiff eingesetzt, jedoch sollen hochseetüchtige Schiffe folgen. Mit der Fertigstellung des E-Tankers wird für März 2022 gerechnet.

Neues von traditionellen Kreuzfahrtschiffen unter Segeln

Kreuzfahrten unter Segeln werden immer beliebter. Ein Grund dafür ist die überschaubare Zahl der Reisegäste auf diesen Segelschiffen. Ein weiterer Grund ist die Möglichkeit auch kleinere Häfen anzulaufen, was den Kreuzfahrt-Giganten mit bis zu 10.000 Fahrgästen nicht möglich ist. Zwei Neubauten sind derzeit von besonderem Interesse, da sie mit dem zögerlichen Fortgang der Fertigstellung zu

kämpfen haben.

Da ist zunächst die FLYING CLIPPER, die von der Reederei Star Clippers in Auftrag gegeben wurde und schon Ende 2017 Segel setzen sollte. Sie wäre damit das vierte Schiff



Foto Brodosplit

der Reederei neben der STAR FLYER, STAR CLIPPER und ROYAL CLIPPER. Gebaut wurde die Fünfmastbark ab 2015 auf der Werft Brodosplit in Split/Kroatien. Es gab Verzögerungen beim Bau und damit konnte der Termin der Indienststellung nicht gehalten werden. Die Reederei kündigte darauf hin den Vertrag mit der Werft und seitdem wird vor einem Gericht in Monaco (dem Sitz der Werft) verhandelt. Die Werft organisierte im Juli 2019 einen erfolgreichen Viertagestörn mit dem Schiff und seitdem liegt es auf. Im Mai diesen Jahres ließ die Werft verlauten,



FLYING CLIPPER, Foto Brodosplit

dass die FLYING CLIPPER, unter neuem Namen, von der Tradewind Voyages UK Ltd. betrieben würde, die Werft jedoch weiterhin Eigner sei. Es ist jedoch fraglich ob dies während des laufenden Rechtsstreites möglich ist. Die Fünfmastbark hat eine Länge von 162 m und gilt als das größte Segelschiff weltweit. Die Segelfläche beträgt 6.350 m². Unter Segeln soll eine Geschwindigkeit von 20 Knoten möglich sein. Der dieselektrische Antrieb ermöglicht 16 Knoten. An Bord ist Platz für 300 Passagiere und 150 Crew-Mitglieder. Die Gäste werden in luxuriösen Kabinen und Suiten untergebracht. Es gibt drei Pools und



Foto Brodosplit

ein Tauchbecken, welches sich über drei Decks erstreckt. Restaurants mit freien Essenzeiten und diverse Bars sorgen für das Wohlbefinden der Passagiere. Der Tagespreis wird bei rund 300 € liegen.

Auch die SEA CLOUD SPIRIT hat eine Bauphase mit langen Unterbrechungen hinter sich. Die Hamburger Reederei Sea Cloud Cruises (SEA CLOUD und SEA CLOUD II) hatte den Bau des Vollschiiffes SEA CLOUD HUSSAR im Jahre 2008 bei der Werft Factoria de Naval Marin in Vigo/ Spanien in Auftrag gegeben und die Auslieferung sollte 2012 erfolgen. Im Jahre 2009 ging die Werft in Konkurs



Stapellauf, Foto Sea Cloud Cruises

und der Rumpf lag während der langjährigen Abwicklung des Konkursverfahrens auf dem Werftgelände. Ab 2019 erfolgte dann der weitere Ausbau auf der Werft Metallships & Docks S.A.U., ebenfalls in Vigo. Die Indienststellung war für den Sommer 2020 geplant. Die Corona-Verordnungen verhinderten jedoch die rechtzeitige Fertigstellung. Nun geht man davon aus, dass die SEA CLOUD SPIRIT, so der neue Name, im November als Kreuzfahrtschiff unter Segeln bereit steht. Sie soll dann bis zum April 2021 im Seegebiet



Entwurf, Foto Sea Cloud Cruises

der Kanarischen Inseln ihre Seetüchtigkeit beweisen. Im Juni 2021 wird sie dann erstmals in Hamburg, dem Sitz der Reederei, zu Gast sein. Die SEA CLOUD SPIRIT ist 138 m lang und als Vollschiiff getakelt. Der Großmast hat eine Höhe von 57 m über der Wasserlinie. Die drei Masten tragen 28 Segel mit einer Fläche von 4.100 m². Zwei dieselektrische Motoren mit einer Gesamtleistung von 4.620 PS stehen für Flautenfahrten bereit. Die Crew besteht aus 85 Personen und in den 69 Aussenkabinen (mit Balkon) ist Platz für 138 Passagiere. Das Ambiente an Bord entspricht dem Niveau einer luxuriösen Privatjacht und der Segelbetrieb dem der klassischen Seemannschaft; es wird von Hand gesegelt.

All dies hat seinen Preis und pro Tag muss man ab 500,- € aufwärts rechnen.



Aussenkabine, Foto Sea Cloud Cruises

Neue Konzepte für Kreuzfahrtschiffe unter Segeln

Es gibt eine Vielzahl neuer Konzepte für Passagierschiffe unter Segeln um den Forderungen nach Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit zu entsprechen.

Die japanische NGO (Nichtregierungsorganisation) PEACE BOAT, die sich für Frieden, Menschenrechte, Umweltschutz und nachhaltige Entwicklungen einsetzt hat ein Kreuzfahrtschiff konzipieren lassen, welches den Anforderungen der IMO in Hinblick auf Umweltschutz sehr nahe kommt. Das Schiff wird jedoch zunächst nicht als



PEACE BOAT, Entwurf oliver-design

Schiff mit Kreuzfahrt-Passagieren unterwegs sein, sondern als „schwimmende Universität“ mit Bildungsprogrammen zu den vorgenannten Zielen der Organisation. In den 750 Kabinen ist Platz für bis zu 2.000 Passagieren.

Der Antrieb erfolgt mit Motoren die sowohl LNG (Liquid Natural Gas), Methan, Biodiesel und Marinediesel verbrennen. Das futuristische Design von Rumpf und Aufbauten minimiert den Luftwiderstand. Es werden zehn abklappbare Starrsegel eingesetzt, die bei günstigen Windverhältnissen zehn Prozent Energie einsparen. Die Oberfläche der Segel ist mit Fotovoltaik-Paneeelen belegt. Darüber hinaus gibt es Solarzellen mit einer Gesamtfläche von 12.000 m². Dadurch wird die Stromversorgung der Kabinen und aller öffentlichen Räume zu hundert Prozent

abgedeckt. Das Schiff wird auf einer finnischen Werft gebaut und der Stapellauf soll noch in 2020 erfolgen.

Die internationale Werftgruppe STX arbeitet schon seit Jahren an Projekten in denen die Windkraft eine besondere Rolle spielt. Die norwegisch-koreanische Abteilung stellte im Jahre 2009 den Entwurf eines Kreuzfahrtschiffes mit Segelantrieb vor, bei dem eine Treibstoffersparnis von 50 % erzielt werden sollte. Die EOSAS, so der Konzeptname, sollte 305 m lang und 60 m breit werden und Platz für 4.600 Passagiere und Crewmitglieder bieten. Der Rumpf



EOSAS, Entwurf STX

war als Pentamaran gedacht; einem Haupttrumpf der von vier „Schwimmern“ umgeben ist. Der Schiffsgigant sollte mit einem fünfmastigen Indosail-Rigg ausgestattet werden. Es blieb jedoch bei einem Entwurf der nie realisiert wurde. STX France SA, in Saint-Nazaire an der Loiremündung gelegen, blieb jedoch bei der Idee des Kreuzfahrt-Motor-Seglers und stellte kürzlich das Programm SILENSEAS vor. Optisch wirken die Entwürfe wie eine Kombination aus Segelyacht und Kreuzfahrtschiff. Die reine Masthöhe beträgt 103 m. Die Segel werden vollautomatisch gesetzt und auf die dem Wind angepasste Größe gerefft.

Die Masten und Segel sind das Kernstück des Projektes. STX hat hierfür das Subunternehmen Solid-Sail gegründet welches in mehrjähriger Arbeit Masten und Segel entwickelt und erprobt hat, die bei 1.000 m² Segelfläche Böen bis zu 60 Knoten abwettern können. Ziel ist maximale Treibstoffersparnis um die 60 Prozent. Folgende Variationen



SILENSEAS, Entwurf STX

sind möglich: 85 m lang, Segelfläche 1.350 m², 60 Passagiere / 120 m lang, Segelfläche 2.800 m², 108 Passagiere / 190 m lang, Segelfläche 4.350 m², 7 Decks für 300 Passagiere. Interessierte Reedereien soll es schon geben und 2022 könnte möglicherweise das erste Schiff die „SolidSails“ setzen.

Bremen maritim – Hafenumuseum Speicher XI und Focke-Museum

Andreas von Klewitz

Wer sich für Schifffahrtsgeschichte interessiert, wird in Bremen mehrfach fündig. Zum einen gibt es das Hafenumuseum Speicher XI, das man gut mit einem Besuch des gemütlichen Lloyd Rösterei-Cafés am Holz- und Fabrikenhafen verbinden kann, zum anderen das Focke-Museum in Riensberg, das außer der Stadt- und Kulturgeschichte Bremens auch das Thema Schifffahrt beleuchtet. Wenngleich Großsegler nur einen vergleichsweise kleinen



Speicher XI

Teil der Ausstellungen einnehmen, sind sie immerhin mit einigen Modellen und Gemälden namhafter Marinemaler vertreten. Zudem liegt am Martinianleger in unmittelbarer



Focke-Museum

Nachbarschaft zur Altstadt die stählerne Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT, welche als Vorgängerin der heutigen ALEX II zahlreiche Reisen unternahm, Regatten gewann und heute ein würdiges Wahrzeichen der Hansestadt ist.

Hafenumuseum Speicher XI

2004 eröffnet, befindet sich das Bremer Hafenumuseum in einem denkmalgeschützten Speichergebäude vom Anfang des 20. Jahrhunderts. Auf 2000 Quadratmetern Ausstellungsfläche wird hier die Bremer Hafen- und



Modell ADELE

Reedereigeschichte anhand von Modellen, Fotos, Erinnerungsobjekten und Erfahrungsberichten erklärt. Besonders interessant sind die historischen Schiffsmodelle und Miniaturdarstellungen von Dock-, Werft- und Hafenanlagen, zu denen u.a. eine Getreideverkehrsanlage aus dem Jahr 1934 gehört. Zudem können sich Besucher über Berufe im Stückgutumschlag informieren, den Warenfluss verfolgen und sogar selbst aktiv werden, indem sie Waren prüfen, Säcke hieven und Schiffe beladen. Eine besondere Attraktion ist das begehbare Fußbodenmodell,



welches das heutige Hafengebiet von der Innenstadt bis zu den Industriehäfen aus der Vogelperspektive zeigt und den Wandel vom Stückguthafen zum modernen Logistikstandort veranschaulicht. Natürlich zeigt das Museum auch die Schattenseiten der Bremer Hafen- und Werftgeschichte. So befasst sich eine eigene Abteilung der Ausstellung mit dem Thema Zwangsarbeit im Zweiten Weltkrieg, die gerade für die kriegswichtigen Unternehmen AG Weser und Bremer Vulkan eine große Rolle spielte.



Wer mehr über den Bremer Hafen und seine Entwicklung erfahren möchte, kann das museumseigene Archiv besuchen. Auf ca. 450 Quadratmetern werden forschungsrelevante Objekte und Dokumente gesammelt, zudem gehören wissenschaftliche Recherchen und Zeitzeugeninterviews zu den Aufgaben der Mitarbeiter. Last but not least bietet das



Hafenumuseum regelmäßig Sonderausstellungen, Führungen und Veranstaltungen an und kann auch mit einem kleinen, aber feinen Museumsshop aufwarten. Informationen zu Öffnungszeiten, Anfahrt etc. unter: www.hafenmuseum-speicher11.de

Focke-Museum

Die Geschichte des Focke-Museums reicht zurück bis in die 1880-er Jahre, als der Namensgeber, Senatssyndikus Johann Focke, Gegenstände zur Bremer Kulturgeschichte zusammenzutragen begann und den Grundstein für die heutige Sammlung legte. Das Museum selbst entstand aus



einer Zusammenlegung des Gewerbemuseums und des Historischen Museums, welche Anfang der 1960-er Jahre auf dem Gelände des Gutes Riensberg in einem Neubau zusammengefasst wurden. Als Bremer Landesmuseum bietet das Focke-Museum natürlich viel mehr als nur Exponate zur Schifffahrtsgeschichte. Dennoch sind diese interessant genug, um auch Windjammerfreunde zu begeistern. So findet man außer zahlreichen Modellen von Auswanderer-, Fracht und Dampfschiffen eine Reihe sogenannter Kapitänsbilder des Bremer Marinemalers Carl Justus Fedeler (1837-1897), zudem nautische Instrumente, Galionsfiguren, Teller und



C. J. Fedeler

Tassen mit Schiffsmotiven und Geräte aus dem Fisch- und Walfang. Letztere sind überwiegend im Schaumagazin des Museums untergebracht, wo sich auch Schiffsbilder anderer Künstler und manche Kuriositäten befinden. Das 2003 eröffnete Magazin verdankt seine Entstehung übrigens dem Umstand, dass man in der Anfangszeit des Museums nur einen Bruchteil der Sammlungsbestände zeigen konnte, den Besuchern aber so viele Exponate wie möglich zugänglich machen wollte. Zwar sucht man hier vergebens nach



Hinweisschildern und Erklärungen, kann sich aber dafür ganz unvoreingenommen den Ausstellungsstücken nähern und sich von seinen eigenen Interessen leiten lassen. Wie das Hafenumuseum bietet auch das Focke-Museum seinen Besuchern vielfältige Recherchemöglichkeiten. Dafür stehen eine Präsenzbibliothek mit rund 40.000 Bänden und ein Bildarchiv mit mehr als 50.000 Fotos, Dokumenten, Grafiken und Zeichnungen zur Verfügung. Was das Museum selbst anbelangt, gibt es außer der ständigen Ausstellung regelmäßig Sonderausstellungen, zudem ein Café („Focke's Café“) und einen Museumsshop. Informationen zu Öffnungszeiten, Anfahrt etc. unter: www.focke-museum.de



Schließlich noch ein paar Anmerkungen zur ALEXANDER VON HUMBOLDT: Sie liegt seit Oktober 2016 an ihrem jetzigen Liegeplatz an der Schlachte und ist trotz mancherlei Veränderungen noch immer ein imposantes Schiff. Sie besitzt auch eine bemerkenswerte Vergangenheit: Über 300.000 Seemeilen hat sie unter Segeln zurückgelegt und dabei Kap Hoorn umrundet, zudem gewann sie mehrere Preise, u.a. als schnellstes Schiff auf der Atlantik-Regatta von Portugal nach Madeira 2008 und als Gewinnerin des Tall Ship Race von Lerwick nach Stavanger in der Klasse der Großsegler 2011. Eigentlich war sie „nur“ ein Feuerschiff, als sie 1906 bei der Bremer



Weserwerft, der späteren AG Weser, vom Stapel lief. Umso erstaunlicher ist ihr Werdegang als Windjammer, der 1986 mit der Übernahme durch die „Deutsche Stiftung Sail Training“ und dem Umbau zur Bark unter ihrem heutigen Namen begann und 2011 mit der Außerdienststellung endete. 2014 wurde sie, nach einem kurzen Zwischenspiel auf den Bahamas, zum Veranstaltungs- und Hotelschiff mit Gastronomie umgebaut. Als solches ist sie heute noch in Betrieb, und wer eine schöne Abrundung seines Bremen-Aufenthalts sucht, ist hier genau richtig. Informationen unter: www.alex-das-schiff.de



Jack Spurling, Seemann, Schiffsmaler und Schauspieler

von Andreas von Klewitz

Sein Verleger versprach jedem eine Belohnung, der auf seinen Bildern einen Fehler in der Darstellung des Riggs entdecken würde – John Robert Charles „Jack“ Spurling, 1870 als Sohn eines Londoner Importeurs geboren, war Spurling von frühester Kindheit an mit Großseglern vertraut. Er wuchs in der Nähe der East India Docks in Blackwall auf und sah dort die eleganten und schnittigen Clipper, die er zum Zeitvertreib zu malen begann. Dabei erwachte in dem Jungen der Wunsch, selbst Seefahrer zu werden. Als er dafür eines Tages den Woolclipper MERMERUS betrat, kam



MERMERUS 1872

ein Mann aus der Kajüte und fragte ihn nach seinem Begehren. Spurling antwortete, dass er den Matrosen bei der Arbeit zusehen und selbst zur See fahren wolle. Der Mann lachte ihn aus und meinte, dass ein Mensch, der zum Vergnügen zur See fährt, in der Hölle enden würde, und er sich daher lieber von Schiffen fernhalten sollte. Der Fremde war niemand Geringeres als Kapitän Cole, Kommandant der MERMERUS. Spurling schlug – zum Glück für die Nachwelt – dessen Warnung aus und heuerte als 16-Jähriger auf dem Dreimastvollschiff ASTORIA an. Zunächst schien sich Coles

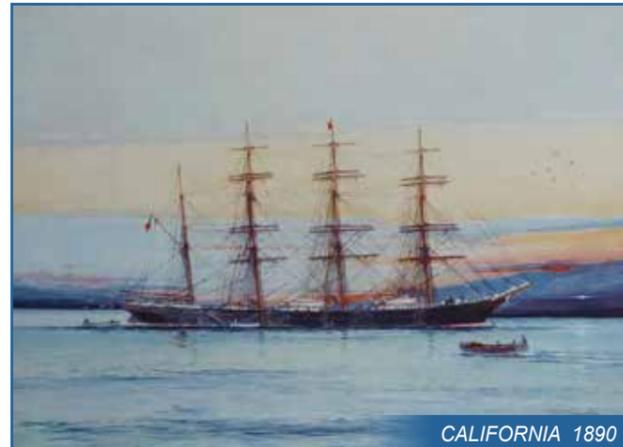


ASTORIA Maler Kung Wui

Prophezeiung zu erfüllen. Denn auf dem Schiff, welches mit einer Ladung Kohlen nach Singapur unterwegs war, ereignete sich ein Unfall, der Spurling beinahe das Leben kostete. Auf der Höhe von Anger Point fiel er von der Groß-Obermarsrah aufs Deck und erlitt derart schwere Verletzungen, dass er mehrere Monate in einem Singapur

Krankenhaus verbringen musste. Der Zwischenfall hinderte ihn indes nicht daran, weiter zur See zu fahren. Im Gegenteil. Nach einer Zeit auf Ausbildungsschiffen der Gesellschaft Devitt & Moore erwarb er ein Offizierspatent und diente anschließend als „junior officer“ auf Dampfern der im Kolonialhandel eingesetzten Blue Anchor Line.

Spurlings aktive Bordzeit endete nach sieben Jahren. Aber er blieb der See weiterhin verbunden, indem er nicht nur weitere Schiffe malte, sondern auch als Schauspieler auf Passagierschiffen mehrere Reisen unternahm. Der Wechsel des einstigen Seemanns zur Bühne war



CALIFORNIA 1890

ebenso ungewöhnlich wie erfolgreich. So trat er unter der Leitung des Theaterimpresarios George Edwarde – dieser arbeitete unter anderem mit Gilbert & Sullivan zusammen – in verschiedenen Musicals auf und spielte unter dem Produzenten Robert Courtneidge sogar einmal einen indischen Prinzen. In seiner Freizeit fuhr er fort, Schiffe

zu porträtieren und erreichte bald eine derartige Kunstfertigkeit, dass die Fachwelt auf ihn aufmerksam wurde. Frederick Arthur Hook, Herausgeber des Schifffahrtsmagazins „The Blue Peter“, erstand einen Großteil von Spurlings Aquarellen und schloss mit ihm einen Vertrag, wonach der Künstler regelmäßig Motive für die Titelseite des Magazins zu liefern hatte. Die Verbindung sollte bald Früchte tragen. Die meisterhafte Darstellung des Meeres und die virtuose Abbildung jedes kleinsten Details der dargestellten Segler machten Spurling über Nacht berühmt und sorgten dafür, dass nicht nur Kunstsammler, Kapitäne und Reeder, sondern auch ehemalige Kameraden seine Werke kauften. Dabei soll ihn einmal ein früherer Bordgenosse gefragt haben, ob er tatsächlich derselbe Spurling sei, der auf diesem oder jenem Schiff mit Ölfarben auf altem Segeltuch herumgeschmiert hätte. Spurling konnte es mit Stolz bejahen. Seit dem Erscheinen der ersten Ausgabe des „Blue Peter“ im März 1923 war er kein unbekannter Autodidakt mehr, zudem arbeitete er inzwischen mit anerkannten Fachleuten zusammen. Zu ihnen zählte der Autor und Schiffshistoriker Basil Lubbock, der selbst einen recht ungewöhnlichen Lebenslauf besaß. In jungen Jahren

hatte er als Soldat am Burenkrieg teilgenommen und sich als Goldsucher in Kanada versucht. Auch war er selbst einige Zeit zur See gefahren und hatte seither mehrere Bücher zur Geschichte der Großsegler geschrieben, darunter das zweibändige Standardwerk „The Last of the Windjammers“, das erstmals 1927-29 bei Brown, Son & Ferguson in Glasgow erschien. Mit Lubbock schuf Spurling unter der Leitung von Hook den Prachtband „Sail. The Romance of the Clipper Ships“. Das Buch, zwischen 1927 und 1936 in drei Bänden bei Blue Peter Publications in London veröffentlicht, gehört noch heute zu den schönsten Darstellungen der Geschichte der Windjammer. Dargestellt sind Passagier- und Auswandererschiffe, amerikanische

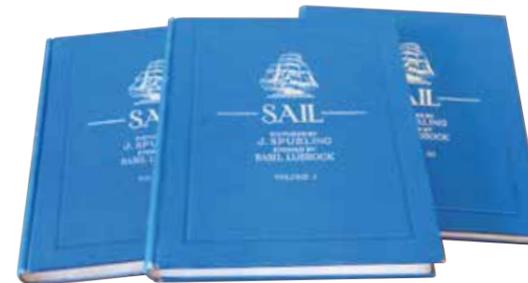


HARBINGER



CEDRIC THE SAXON 1875

hatte er als Soldat am Burenkrieg teilgenommen und sich als Goldsucher in Kanada versucht. Auch war er selbst einige Zeit zur See gefahren und hatte seither mehrere Bücher zur Geschichte der Großsegler geschrieben, darunter das zweibändige Standardwerk „The Last of the Windjammers“, das erstmals 1927-29 bei Brown, Son & Ferguson in Glasgow erschien. Mit Lubbock schuf Spurling unter der Leitung von Hook den Prachtband „Sail. The Romance of the Clipper Ships“. Das Buch, zwischen 1927 und 1936 in drei Bänden bei Blue Peter Publications in London veröffentlicht, gehört noch heute zu den schönsten Darstellungen der Geschichte der Windjammer. Dargestellt sind Passagier- und Auswandererschiffe, amerikanische



Schnellsegler, Tee-, Jute- und Wollclipper, darunter auch die legendäre CUTTY SARK und die THERMOPYLAE und der Dreimaster TORRENS, auf dem der britisch-polnische Schriftsteller Joseph Conrad zwei Jahre gefahren war. Handels und Frachtschiffe („General Traders“) werden ebenfalls vor beeindruckenden Naturkulissen gezeigt, so auch Schulschiffe und eine Auswahl australischer und neuseeländischer Frachtsegler. Hook konnte mit seinem Vertragspartner zufrieden sein und neue Kunden gewinnen. So bot er 1930 in seiner Zeitschrift nicht weniger als 77 von Spurlings Bildern als Kunstdruck für zwei Schilling pro Stück an, und das mit großem Erfolg. Auch Basil Lubbock profitierte von der Zusammenarbeit, da die ihm von



CUTTY SARK 1869



THERMOPYLAE 1868

Fachleuten verschiedentlich angekreidete Ungenauigkeit in schiffsgeschichtlichen Beschreibungen in den Hintergrund trat und neue Perspektiven eröffnete. Spurlings Qualität als

Schiffsmaler war in der Tat außerordentlich. Nicht umsonst hatte sein Verleger einen Preis ausgelobt für denjenigen, der ein Fehler auf seinen Schiffsdarstellungen ausmachen konnte. Er wusste genau, dass der Maler sich einen solchen nie erlauben würde, daher wurde die Belohnung nie ausgezahlt. Auch andere erkannten Spurlings herausragende künstlerische Begabung. „As a ship artist, he had no equal“, schrieb ein gewisser Redgum in einem Nachruf im Sydney Morning Herald und fügte hinzu, dass der Künstler mit seinen Bildern die Segelschiffe und Seeleute seefahrender Nationen für immer unsterblich gemacht habe. Spurling sollte seinen Erfolg nicht lange genießen können.



TORRENS 1875

Seine Gesundheit war in seinen letzten zwei Lebensjahren schwer angegriffen, sodass sein letztes Bild, der australische Frachtsegler SELKIRKSHIRE, unvollendet blieb und erst nach einer entsprechenden Absprache von dem britischen Marinemaler Montague Dawson fertiggestellt werden konnte. Jack Spurling starb am 31. Mai 1933 im Alter von 62 Jahren nach einer Operation. Sein Verleger Frederick Arthur Hook folgte ihm zwei Jahre später, allein Basil



SELKIRKSHIRE 1878

Lubbock überlebte die beiden, publizierte in den 1930-er Jahren noch weitere Bücher über die Geschichte der Großsegler und starb als Mitglied der Society for Nautical Research im September 1944.

Bildnachweis: Die Gemälde sind von Jack Spurling. Die Jahreszahl betrifft den Stapellauf des jeweiligen Schiffes. F.A. Hook/Basil Lubbock/Jack Spurling: *Sail. The Romance of the Clipper Ships* Bd. I-III, Blue Peter Publications London 1927, 1929, 1936.

Dreimastvollschiff ASTORIA, Gemälde von Kung Wui, National Maritime Museum – Royal Museums Greenwich.



E.R. STERLING Foto gemeinfrei

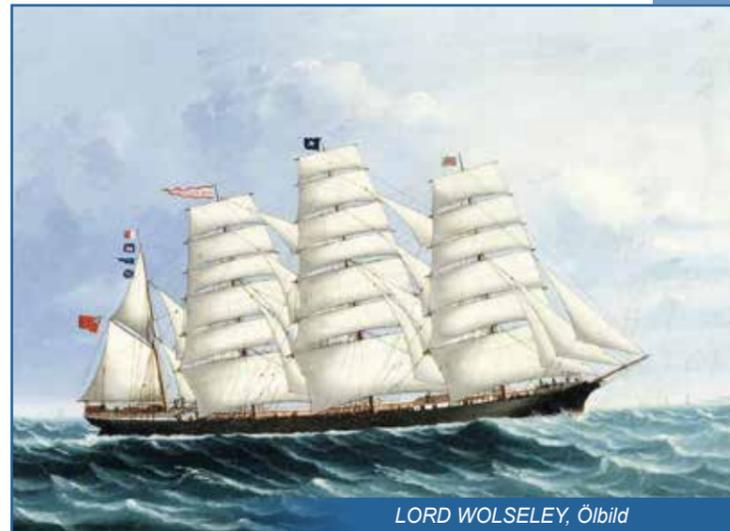
Sechsmastbarkentine E.R. STERLING von 1883

Klaus Intemann

Die US-amerikanischen Reeder brachten zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine beträchtliche Zahl großer, zumeist hölzerner Schoner in Fahrt, die aufgrund ihrer geringen Besatzungsstärke sehr kostengünstig betrieben werden konnten. Auch einige Umbauten aus klassischen Rahseglern entstanden, darunter die E.R. STERLING. Das 1903 von einer Viermastbark zur Sechsmastbarkentine umgebaute Schiff wurde zu einem der wirtschaftlich am erfolgreichsten Großsegler der Endzeit der Segelschiffsära.

Am 21. Juli 1883 lief bei der bekannten Großwerft Harland & Wolff in Belfast der mit 2518 tons vermessene Viermaster LORD WOLSELEY vom Stapel, damals eines der größten Segelschiffe der Welt. Das Schiff war ein typischer Glattdecker britischer Bauart. Die rahgetakelten Masten waren jeweils dreigeteilt mit Mars- und Bramstenge, und trugen doppelte Mars- und Bramsegel sowie Royal-Segel. Der Großmast war zusätzlich mit einem Sky-Segel ausgestattet. Auftraggeber war die Reederei Dixon, T. & Sons, bekannt auch als Belfast Lord Line, die mit der LORD WOLSELEY am 6. September 1883 ihr zweites Schiff in Dienst stellte. Die Reederei war in der Indienfahrt und auch das neue Schiff wurde unter dem Kommando von Kapitän J. Dunn anfangs zum Jutetransport von Indien nach Großbritannien eingesetzt. Nach dem Zusammenbruch des Jutegeschäfts segelte die LORD WOLSELEY unter Kapitän D. McVicker hauptsächlich im Pazifik. Angeblich soll sie zu dieser Zeit zur Viermastbark umgetakelt worden sein.

1898 wurde das Schiff an die deutsche Reederei J.C. Tidemann & Co mit Sitz in Bremen verkauft und in COLUMBIA umbenannt. Der erste deutsche Kommandant wurde Kapitän H. Schütte. Er und sein Nachfolger, Kapitän H. Schwarting, segelten mit der Viermastbark nach der nordamerikanischen Westküste, wie schon der Name



LORD WOLSELEY, Ölbild

andeutete. Im April 1903 wurde die COLUMBIA bei der Einfahrt in die Juan-de-Fuca-Straße vor Cape Flattery, US-Bundesstaat Washington, teilweise entmastet. Fock- und Großmast gingen verloren, aber das Schiff konnte nach Victoria in British Columbia eingeschleppt werden. Später wurde sie im benachbarten Esquimalt eingedockt. Die dabei festgestellten Schäden stellten sich als gravierend heraus, woraufhin die deutsche Reederei das Schiff an Victoria & Vancouver Stevedoring Co. verkaufte. Diese Firma nutzte den Rumpf unter dem Originalnamen LORD WOLSELEY für etwa ein Jahr als Lager.

1904 wurde das Schiff an die Firma C.E. Peabody aus Vancouver verkauft. Der bei Peabody angestellte Kapitän De Lano hatte die Idee zum Umbau zur Sechsmastbarkentine und konnte offensichtlich seinen Reeder überzeugen. Das Schiff wurde 1905 nach Seattle geschleppt und von der Fa. Moran Bros. repariert und umgebaut. Der mitsamt aller Rahen erhalten gebliebene Kreuzmast wurde an Stelle des verloren gegangenen Fockmasts aufgestellt. Dahinter

errichtete man fünf Schonermasten. Trotz der sechs Masten war die Segelfläche signifikant kleiner als vorher, aber es wurden auch nur noch 17 statt 28 Mann Besatzung benötigt. Dazu trug allerdings auch der Einbau von Dampfmaschinen bei.

Zu Beginn des Jahres 1906 wurde sie Sechsmastbarkentine unter dem Namen EVERETT G. GRIGGS neu in Dienst gestellt und segelte nun unter dem Kommando von Kapitän De Lano mit Holz und Stückgut in 88 Tagen nach Melbourne, Australien. Die neue Takelung bewährte sich



EVERETT G. GRIGGS

dabei laut ihrem Kapitän trotz der geringeren Segelfläche, weil das Schiff nun höher am Wind segeln konnte. De Lano behielt das Kommando für einige Trans-Pazifikreisen und übergab den Sechsmaster dann an Kapitän F. Wann. Ganz zufriedener kann die Fa. Peabody jedoch nicht gewesen sein, denn bereits 1910 verkaufte sie das Schiff weiter.

Erwerber war der amerikanische Kapitän Edward Robert Sterling aus Blaine im Bundesstaat Washington. Sterling sollte das nun in E.R. STERLING umbenannte Schiff abwechselnd mit seinem Sohn Ray Milton Sterling bis zu ihrem Ende im Jahre 1927 kommandieren. Sterling investierte viel Geld in seinen Erwerb und baute unter anderem einen Stromgenerator, Bordtelefon und Funkausrüstung ein. Die E.R. STERLING war damit das erste mit Funk ausgestattete Segelschiff der Welt. Die Sterlings hatten auch ein gutes Händchen in Sachen Menschenführung. So war es kein Wunder, dass das Schiff lange Zeit wirtschaftlich erfolgreich war. Die hohen Frachtraten während und kurz nach dem I. Weltkrieg trugen allerdings maßgeblich dazu bei. Das Schiff blieb auf der Trans-Pazifik-Strecke eingesetzt und transportierte vorwiegend Holz nach Australien und Kohle nach der amerikanischen Westküste. Die Reisedauer betrug dabei immer 80-100 Tage. Während des Krieges wurde die Barkentine zeitweilig auch für Transporte zwischen Australien und Neuseeland verwendet.

In den 1920er Jahren wurde das Geschäft allerdings immer härter. Die Wirtschaft kriselte und die Frachten für Großsegler wurden rar. Zum Schluss blieb fast nur noch die Weizenfahrt von Australien nach Europa, auf der auch die letzten deutschen und finnischen Großsegler eingesetzt waren. So lief die mit Weizen beladene E.R. STERLING am 16. April 1927 unter Kapitän Ray Milton Sterling aus Adelaide mit Ziel Großbritannien aus. Die Reise durch den Pazifik und rund ums Kap Hoorn verlief ohne größere Schwierigkeiten. Nördlich der Falkland-Inseln verlor das Schiff dann am 4. Juli 1927 in einem schweren Sturm zwei

Masten. Trotz reduzierter Segelfläche kämpfte sich der alte Sechsmaster weiter nach Norden. Am 22. August war er nach 122 Tagen Reisedauer noch 600 Seemeilen südlich des Äquators. Am 4. September traf die R.E. STERLING auf der Höhe der Kapverden auf einen weiteren schweren Sturm und verlor nun auch noch den einzigen rahgetakelten Mast, den Fockmast. Bei dem Versuch das Schiff zu retten, wurde der I. Offizier Roderick Mackenzie so schwer verletzt, dass er wenig später verstarb. Nachdem ein Notrigg ausgebracht war, nahm Kapitän Sterling nun vor dem Passatwind Kurs auf die Antillen auf der anderen Seite des Atlantiks, da ein Kreuzen mit dem havarierten Schiff kaum mehr möglich war. Am 15. Oktober liefen sie im Hafen von St. Thomas ein.

Von dort wurde das Schiff nach London geschleppt, wo sie am 28. Januar 1928 eintraf, 286 Tage nach dem Auslaufen aus Adelaide! Eine Instandsetzung der E.R. STERLING war wirtschaftlich nicht mehr möglich und so wurde das Schiff ab April 1928 in Sunderland abgebrochen.

Literaturempfehlung: Lubbok, Basil, The Down Easters, Son & Ferguson Ltd., Glasgow, 1929: Ein weiteres lesenswertes Werk des britischen Segelschiff-Chronisten, der hier die US-Großsegler thematisiert.



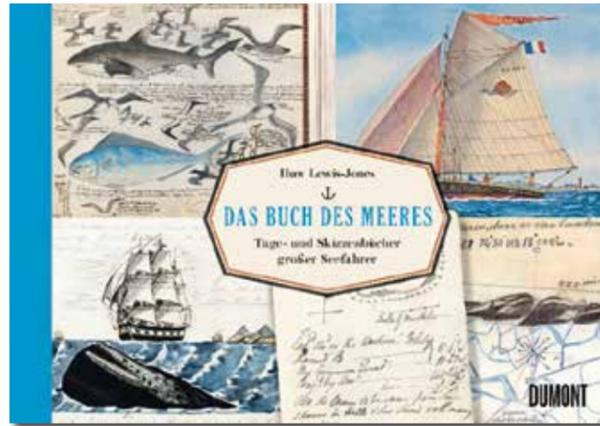
E.R. STERLING als Buddelschiff

Daten und Fakten der E.R. STERLING

| | |
|-------------|---|
| Land: | Großbritannien / Deutschland / Kanada / USA |
| Schiffstyp: | Sechsmastbarkentine |
| Bauwerft: | Harland & Wolff, Belfast |
| Stapellauf: | 21. Juli 1883 |
| Namen: | 1883: LORD WOLSELEY 1898: COLUMBIA 1904: LORD WOLSELEY 1906: EVERETT G. GRIGGS 1910: E.R. STERLING |
| Eigner: | 1883: Dixon & Sons, Belfast 1898: J.C. Tidemann & Co., Bremen 1904: Victoria & Vancouver Stevedoring Co. 1906: C.E. Peabody, Vancouver 1910: E.R. Sterling, Blaine, USA |
| Besatzung: | 17 Mann (1906) |
| Verbleib: | 1928 abgewrackt |

Technische Daten

| | |
|------------------|---------------------------------|
| Vermessung: | 2577 BRT (1906) |
| Länge: | 93,9 m |
| Breite: | 13,0 m |
| Tiefgang: | 7,6 m |
| Segelfläche: | ca. 1.600 m ² (1906) |
| Geschwindigkeit: | ca. 10 Knoten max. (1906) |



Das Buch des Meeres
Tage- und Skizzenbücher großer Seefahrer

von Huw Lewis-Jones, Übersetzung aus dem Englischen von Nina Loose und Annika Klapper, Text- und Bildband, 304 Seiten, Format 19,5 x 27,5 cm, 450 Farb-Abbildungen, Halbleineneinband, DuMont Buchverlag, 40,- €

„Das Meer ist eine endlose Quelle der Faszination, zugleich berauschend, geheimnisvoll und beängstigend, ein Ort des Schreckens und Staunens“. Der Historiker Huw Lewis-Jones hat tausende Dokumente gesichtet und zu einer Fundgrube gestaltet die jeden begeistern wird, der das Meer kennt oder besser kennenlernen will. In Skizzen, Zeichnungen, Log- und persönlichen Tagebüchern, Briefen und Aufzeichnungen beschreiben Seeleute, Reisende und Globetrotter, Entdecker, Forscher und Künstler ihre Eindrücke und Erlebnisse auf allen Meeren dieser Welt. Man lernt fremde Kulturen kennen, erlebt die Eiswüsten der Polregionen und die Paradiese der Südsee. Man wird zum Teilnehmer an Expeditionen und nimmt Anteil an oft harten Schicksalen auf See. Der Leser begegnet großen Seeleuten wie Francis Drake, Vasco da Gama, Horatio Nelson oder Francis Chichester, Künstlern wie William Turner oder Willem van de Velde und denjenigen denen die Seefahrt ihr tägliches Brot bietet. Es sind Texte und Beschreibungen vom 15. Jahrhundert bis in die heutige Zeit. Über 500 Jahre Seefahrtsgeschichte und -geschichten für Segelbegeisterte, Seeliebhaber und Entdeckerseelen. Kurzum eine grandiose Sammlung einzigartiger historischer Dokumente, die man immer wieder in die Hand nehmen wird. NT

**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

Flaschenpost aus Afrika
Die Geschichte von Master Thomas Law und dem Schiffbruch des Ostindienfahrers „Grosvenor“

von Andreas von Klewitz, Roman, 148 Seiten, Taschenbuch, Broschur, epubli Verlag Berlin, 12,99 €

In den frühen Morgenstunden des 12. August 1782 strandet der englische Ostindienfahrer GROSVENOR vor der Ostküste Südafrikas. An Bord befindet sich der Junge Thomas Law, der mit anderen Überlebenden eine schier endlose Wanderung beginnt, unterwegs erkrankt und, von seinen Gefährten totgeglaubt, in der Wildnis zurückgelassen wird. Laws vermeintliches Ende öffnet ihm die Tür zu einer vollkommen neuen Welt. Er wird von Eingeborenen gerettet, nimmt ihre Sprache und Sitten an, muss aber auch das Leid teilen, das von benachbarten Stämmen und Soldaten über sie gebracht wird. Schließlich kommt er wieder mit Reisegefährten der GROSVENOR zusammen und lebt mit ihnen in einer offenen Gemeinschaft, frei von allen Vorurteilen und Zwängen der bürgerlichen Welt. Der Roman basiert auf einer wahren Begebenheit, auch die darin erwähnten Personen haben tatsächlich existiert. Die Handlung hingegen ist fiktiv, als von der Besatzung der GROSVENOR lediglich vier Männer nach England zurückkehrten. Was aus den übrigen Reisenden geworden ist, ist bis heute nicht geklärt. Der Umstand, dass spätere Suchexpeditionen von auffällig hellhäutigen Menschen in der Region des Schiffbruchs berichteten, lässt vermuten, dass weit mehr Menschen die Katastrophe überlebten und wie der Protagonist in Afrika eine neue Heimat fanden.

Andreas von Klewitz ist Mitglied bei Tall-Ship Friends Deutschland e.V. NT



Im Sturm
Segeln im Extremwetter

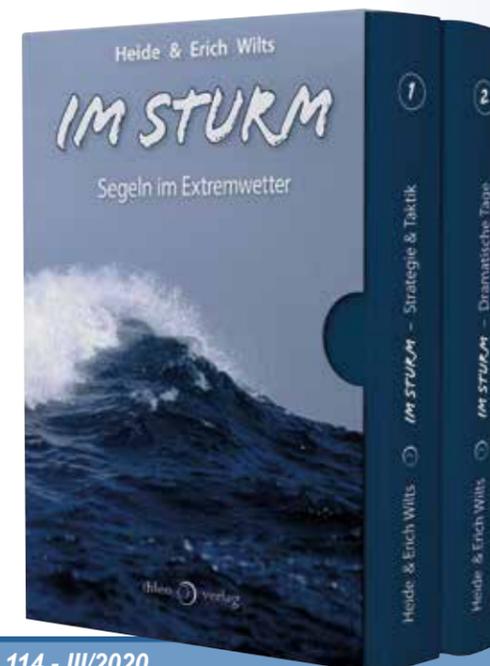
von Heide und Erich Wilts, zwei Bände im Schuber, insgesamt 624 Seiten, Format 14,8 x 21 cm, mit vielen - teils doppelseitigen - Fotos in Farbe, Klappenbroschur, ihleo Verlag Husum, 29,80 €

Das Ehepaar Wilts blickt auf über 50 Jahre Seglerleben zurück und schaut auch weiterhin voraus. Mit dem vorliegenden Doppelband geben sie die eigenen Erfahrungen wider, die sie beim Abwettern von 160 Stürmen sammeln konnten. Ein Zitat von Arved Fuchs soll gleich vorneweg die Bedeutung dieser Arbeit belegen: „Die Weitergabe dieses Wissens wird zu einem Standardwerk für jeden Fahrtensegler werden!“ Die beiden sind eindeutig Sturmexperten, sie haben Orkane und Taifune erlebt und verloren in dem Jahrhundert-Tsunami von Fukushima (2011) ihre FREYDIS II. Und sie haben Strandungen, Kenterungen und tagelanges Festsitzen im Eis der Arktis erlebt und auch überlebt. Der erste Band (Strategie und Taktik) befasst sich systematisch mit den Fragen der Vorbereitung eines Langtörns: Der Beschaffenheit des Schiffes, Ausrüstung, Arbeitseinteilung an Bord. Weiter geht es mit einer Analyse der verschiedensten seglerischen Situationen; meteorologische Phänomene, Seegang, Wellen, brechende Seen und Wind in den unterschiedlichsten Stärken. In dem Kapitel „Aus Fehlern lernen“ führen die Autoren vierzig erlebte Beispiele an, von denen kein Skipper sagen könnte „Das wäre mir niemals passiert“. Es passiert jedoch auch Profis und langgedienten Kapitänen.

Im zweiten Band (Dramatische Tage) berichten die Wilts über die Erfahrungen, die sie selbst gemacht haben. In fesselnden Berichten und eindrucksvollen Fotos von großer Aussagekraft dokumentieren sie, wie es ist, wenn die See kocht. Und wie es ist wenn manchmal nur eine kleine Portion Glück oder Pech ausschlaggebend ist. Eine grandiose Zusammenfassung von Erlebnissen und Erfahrungen auf den Weltmeeren, sei es in Stürmen am Kap Hoorn, bei Taifunen im Pazifik oder Orkanen im Indik.

Der Verleger von „mare“, Nikolaus Gelpke stellt fest: „In diesem Buch werden wir Zeugen, wie sie selbst aussichtslos scheinende Momente mit all ihrer Erfahrung meisterten: unfassbar spannend und lehrreich!“ So ist es, und daher gehört „Im Sturm“ in das Bücherbord eines jeden Seglers.

NT



Köhlers Flottenkalender 2021

Herausgeber Hans Jürgen Witthöft, 272 Seiten, mit zahlreichen Fotos und Grafiken in s/w und Farbe, Format 15x21 cm, Broschur, Verlag Koehler Hamburg, 16,95 €

Das Jahrbuch für Freunde der Schifffahrt ist in diesem Jahre zum 110. Male erschienen. Die „maritime Welt zwischen zwei Buchdeckeln“ bietet auch in dieser Ausgabe wieder ein Kaleidoskop historischer und aktueller Themen aus der zivilen und der militärischen Schifffahrt. Auch die allgemein intensiv diskutierten Fragen im Hinblick auf Umweltschutz und Antriebstechnik kommen zur Sprache. Dem Leser begegnen erfreulich viele Segelschiffe in den verschiedensten Zusammenhängen. Über 34 Artikel, alle informativ bebildert, decken ein breites Spektrum der Schifffahrt über die Jahrhunderte ab und selbstverständlich findet sich auf den letzten Seiten das Kalendarium für das Jahr 2021.

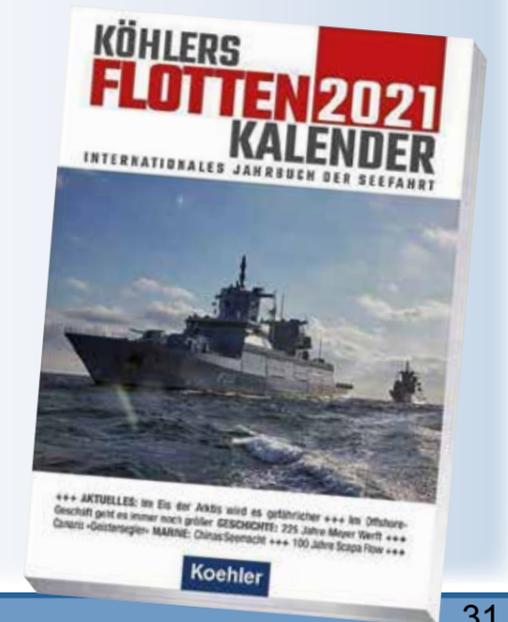
„Segelmäßig“ ist der Flottenkalender mit der SEUTE DEERN unterwegs, erwähnt die ALEXANDER VON HUMBOLDT II als Ausbildungsschiff für die Deutsche Marine, verweist auf die AVONTUUR als Frachtsegler, erinnert an die Fertigstellung der MAGDALENE VINNEN (SEDOV) am 25.9.1921 und berichtet über die „Geistersegler“ des Admiral Canaris.

Interessant auch die Abhandlung über die Neue Seidenstraße Chinas als Wasserstraße vom Pazifik bis in die Ostsee.

Informativ und vielseitig ist der Beitrag „Maritime Streiflichter“ vom Herausgeber. Auf rund 100 Seiten entsteht ein aktueller Überblick über Schifffahrt, Schiffbau, Häfen, Piraterie und weiteren Themen wie z.B. der Überblick über Ablieferungen und Auftragslage der deutschen Werften.

Insgesamt ist wieder ein informatives und unterhaltendes Jahrbuch gelungen, dessen Lektüre auf keiner Seite langweilig wird.

NT



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

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

Wichtige Hinweise:

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

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

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

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

Törn-Anmeldungen:

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

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

Barkentine ATLANTIS (Niederlande)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|---------|--------------|--|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| 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 |

Brigg ROALD AMUNDSEN (Deutschland)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|---|--------------|---|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| R696, R698, R701, R702 Törns 19.07 - 01.09.20 a b g e s a g t | | | | | | | |
| 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 |

Vollschiff DAR MLODZIEZY (Polen)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Nicht Mitgl. (€) | TSF Mitgl. (€) | Nicht Mitgl. (€) | TSF Mitgl. (€) |
|--|--------------|----------------------------------|--------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | | | | 10-Bett Kabine | | Doppelkabine | |
| Wegen der Corona-Verbote ist die Durchführung der nachstehenden Törns ungewiss | | | | | | | |
| DM909 | 26.07.20 | A Coruna - Skagen - Rostock/D | 06.08.20 | 1190,00 | 1071,00 | 1480,00 | 1332,00 |
| DM910 | 06.08.20 | Rostock - Dunkirk - Amsterdam/NL | 12.08.20 | 870,00 | 783,00 | 1100,00 | 990,00 |
| DM911 | 15.08.20 | Amsterdam - Bremerhaven/D | 19.08.20 | 670,00 | 603,00 | 830,00 | 747,00 |
| DM912 | 22.08.20 | Bremerhaven - Skagen - Gdynia/P | 13.09.20 | 2340,00 | 2106,00 | 2900,00 | 2610,00 |

Vollschiff CHRISTIAN RADICH (Norwegen)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|--|--------------|--|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| Bei den Törns kann jeweils eine Übernachtung vorher und nachher gebucht werden (je 60,- € mit Frühstück) | | | | | | | |
| 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 | a b g e s a g t | | | |
| CR1608 | 16.08.20 | Amsterdam/NL (Sail) - Bemerhaven/D (Sail) | 19.08.20 | a b g e s a g t | | | |
| CR0909 | 09.09.20 | Oslo/Norwegen - Malaga/Spainien | 24.09.20 | 744,00 | 744,00 | 670,00 | 670,00 |

Viermastbark KRUZENSHTERN (Russland) (ex. PADUA)

| 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) | | | | | | | |
| SL270, SL0908, SL1608, SL2308 Törns 27.07 - 23.08.20 a b g e s a g t | | | | | | | |
| SL3008 | 30.08.20 | Bergen - Lerwick/Shetland/UK - Bergen/Norw. | 04.09.20 | 570,00 | 710,00 | 519,00 | 639,00 |

Bark ALEXANDER VON HUMBOLDT II (Deutschland)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|--------|--------------|--|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| AL6220 | 23.07.20 | Travemünde - Ostsee - Travemünde | 06.08.20 | belegt | 2086,00 | belegt | 1878,00 |
| AL6320 | 06.08.20 | Travemünde - Ostsee - Travemünde | 20.08.20 | belegt | 2086,00 | belegt | 1878,00 |
| AL6420 | 20.08.20 | Travemünde - Ostsee - Travemünde | 03.09.20 | belegt | 2086,00 | belegt | 1878,00 |
| AL6520 | 03.09.20 | Travemünde - Ostsee - Travemünde | 17.09.20 | belegt | 2086,00 | belegt | 1878,00 |
| AL6620 | 17.09.20 | Travemünde - Bremerhaven | 25.09.20 | belegt | 1192,00 | belegt | 1073,00 |
| 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 - Cobh/IR | 28.03.21 | 1330,00 | 2086,00 | 1197,00 | 1877,00 |
| AL0721 | 28.03.21 | Cobh - Bremerhaven/DE | 11.04.21 | 1330,00 | 2086,00 | 1197,00 | 1877,00 |

Vom 29.04. bis 01.05.21 Tages- und Abendfahrten Bremerhaven, Einzelheiten unter 040/94790418 oder verein@tallshipfriends.de

| | | | | | | | |
|--------|----------|--|----------|--------|---------|--------|---------|
| AL1521 | 07.05.21 | Cuxhaven - Hamburg (Einlaufparade-Hafengeburtstag) | 07.05.21 | 125,00 | 175,00 | 113,00 | 158,00 |
| AL1621 | 08.05.21 | Tagesfahrt Hamburg-Hafengeburtstag | 08.05.21 | 75,00 | 125,00 | 68,00 | 113,00 |
| AL1821 | 09.05.21 | Tagesfahrt Hamburg-Hafengeburtstag-Auslaufparade | 09.05.21 | 95,00 | 145,00 | 86,00 | 131,00 |
| AL1921 | 10.05.21 | Hamburg - Kopenhagen/DK | 18.05.21 | 760,00 | 1192,00 | 684,00 | 1073,00 |
| AL2021 | 18.05.21 | Kopenhagen - Karlskrona/S - Rostock/D | 28.05.21 | 950,00 | 1490,00 | 855,00 | 1341,00 |
| AL2221 | 30.05.21 | Rostock - Ostsee - Travemünde/D | 04.06.21 | 475,00 | 745,00 | 428,00 | 671,00 |
| AL2521 | 06.06.21 | Travemünde - Ostsee - Travemünde/D | 11.06.21 | 475,00 | 745,00 | 428,00 | 671,00 |

Vom 11. bis 13.06.21 Tages- und Abendfahrten Travemünde, Einzelheiten unter 040/94790418 oder verein@tallshipfriends.de

| | | | | | | | |
|--------|----------|---|----------|---------|---------|---------|---------|
| AL2921 | 13.06.21 | Travemünde - Ostsee - Kiel/D Kieler Woche | 18.06.21 | 475,00 | 745,00 | 428,00 | 671,00 |
| AL3821 | 25.06.21 | Kiel (Auslaufparade) - Gdynia/PL | 03.07.21 | 760,00 | 1192,00 | 684,00 | 1073,00 |
| AL3921 | 03.07.21 | Gdynia - Ostsee - Tallin/EST (TSRace) | 17.07.21 | 1330,00 | 2086,00 | 1197,00 | 1877,00 |
| AL4021 | 17.07.21 | Tallin - Mariehamn/Aland Inseln (TSRace) | 24.07.21 | 655,00 | 1043,00 | 590,00 | 939,00 |
| AL4121 | 24.07.21 | Mariehamn/Aland Inseln - Szczecin/PL (TSRace) | 02.08.21 | 855,00 | 1341,00 | 770,00 | 1207,00 |
| AL4221 | 02.08.21 | Szczecin - Kiel/D | 07.08.21 | 475,00 | 745,00 | 428,00 | 671,00 |

Vom 07. bis 08.08.21 Tages- und Abendfahrten Kiel, Einzelheiten unter 040/94790418 oder verein@tallshipfriends.de

| | | | | | | | |
|--------|----------|---------------------|----------|--------|--------|--------|--------|
| AL4521 | 08.08.21 | Kiel - Travemünde/D | 13.08.21 | 475,00 | 745,00 | 428,00 | 671,00 |
|--------|----------|---------------------|----------|--------|--------|--------|--------|

Vom 14. bis 15.08.21 Tages und Abendfahrten Travemünde, Einzelheiten unter 040/94790418 oder verein@tallshipfriends.de

Bark ARTEMIS (Niederlande)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|--------|--------------|---|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| 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 |

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) | | | | | | | |
| SL270, SL0908, SL1608, SL2308 Törns 27.07 - 23.08.20 a b g e s a g t | | | | | | | |
| SL3008 | 30.08.20 | Bergen - Lerwick/Shetland/UK - Bergen/Norw. | 04.09.20 | 570,00 | 710,00 | 519,00 | 639,00 |

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

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|---|--------------|----------|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| Preise für Tages- und Abendfahrten (Hanse Sail Rostock) auf Anfrage (040/94790418, e-mail: verein@tallshipfriends.de) | | | | | | | |
| Es liegt noch kein Törnplan vor | | | | | | | |

Vollschiff PALLADA (Russland) NEU

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|---|--------------|----------|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| Wegen der Corona-Verbote gibt es derzeit keinen weitergehenden Törnplan | | | | | | | |

Dreimast-Toppsegelschoner THOR HEYERDAHL (Deutschland)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|-------|--------------|---|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| 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 |

Barkentine ANTIGUA (Niederlande)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Nicht Mitgl. (€) | TSF Mitgl. (€) | Nicht Mitgl. (€) | TSF Mitgl. (€) |
|--------|--------------|--|--------------|------------------|----------------|-----------------------------|----------------|
| | | | | Doppelkabine | Etagenbett | Doppelkabine 2 Einzelbetten | |
| AN1909 | 19.09.20 | Longyearbyen/Spitzbergen - West-u.Nordküste - Longyearbyen/Spitzbergen | 27.09.20 | 2850,00 | 2565,00 | 3150,00 | 2835,00 |
| AN0111 | 01.11.20 | Bodö/Norwegen - Lofoten - Tromsö/Norwegen | 08.11.20 | 1280,00 | 1450,00 | 1152,00 | 1305,00 |
| AN0811 | 08.11.20 | Tromsö/Norw. - Nordlicht und Wale - Tromsö/Norw. | 13.11.20 | 960,00 | 1080,00 | 864,00 | 972,00 |
| AN1411 | 14.11.20 | Tromsö/Norw. - Nordlicht und Wale - Tromsö/Norw. | 21.11.20 | 1280,00 | 1450,00 | 1152,00 | 1305,00 |
| AN2211 | 22.11.20 | Tromsö/Norw. - Nordlicht und Wale - Tromsö/Norw. | 27.11.20 | 920,00 | 1040,00 | 828,00 | 936,00 |
| AN2811 | 28.11.20 | Tromsö/Norw. - Nordlicht und Wale - Tromsö/Norw. | 05.12.20 | 1240,00 | 1410,00 | 1116,00 | 1269,00 |
| AN0612 | 06.12.20 | Tromsö/Norw. - Nordlicht und Wale - Tromsö/Norw. | 11.12.20 | 960,00 | 1080,00 | 864,00 | 972,00 |
| AN1212 | 12.12.20 | Tromsö/Norw. - Nordlicht und Wale - Tromsö/Norw. | 19.12.20 | 1240,00 | 1410,00 | 1116,00 | 1269,00 |
| AN2012 | 20.12.20 | Tromsö/Norw. - Christmas-Special - Tromsö/Norw. | 26.12.20 | 1290,00 | 1460,00 | 1161,00 | 1314,00 |
| AN2812 | 28.12.20 | Tromsö/Norw. - Silvester-Special - Tromsö/Norw. | 01.01.21 | 1150,00 | 1290,00 | 1035,00 | 1161,00 |

Viermast-Gaffelschoner SANTA MARIA MANUELA

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|--------|--------------|--|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| SMM938 | 26.07.20 | A Coruna - Dünkirchen/Frankreich | 08.08.20 | 990,00 | 1300,00 | 891,00 | 1170,00 |
| SMM939 | 08.08.20 | Dünkirchen - IJmuiden/Niederlande | 11.08.20 | 360,00 | 360,00 | 324,00 | 324,00 |
| SMM940 | 16.08.20 | IJmuiden - Bremerhaven/Deutschland | 19.08.20 | belegt | | | |
| SMM941 | 23.08.20 | Bremerhaven - Scheveningen/Niederlande | 27.08.20 | 450,00 | 450,00 | 405,00 | 405,00 |
| SMM942 | 01.09.20 | Portsmouth/GB - Lissabon/Portugal | 09.09.20 | 850,00 | 850,00 | 765,00 | 765,00 |
| SMM943 | 24.09.20 | Madeira/Portugal - Kap Verde/Portugal | 06.10.20 | 895,00 | 895,00 | 806,00 | 806,00 |
| SMM147 | 14.07.21 | Sao Miguel/Azoren - Terceira/Azoren | 21.07.21 | 950,00 | 950,00 | 855,00 | 855,00 |
| SMM227 | 22.07.21 | Terceira/Azoren - Sao Miguel/Azoren | 29.07.21 | 950,00 | 950,00 | 855,00 | 855,00 |
| SMM307 | 30.07.21 | Sao Miguel/Azoren - Terceira/Azoren | 06.08.21 | 950,00 | 950,00 | 855,00 | 855,00 |
| SMM078 | 07.08.21 | Terceira/Azoren - Lissabon/Portugal | 16.08.21 | 800,00 | 800,00 | 720,00 | 720,00 |

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

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|--|--------------|--|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| Zusätzliche Übernachtungen vor und nach dem Törn je 60,- €, mit Frühstück | | | | | | | |
| Wegen der Corona-Verbote ist die Durchführung der nachstehenden Törns ungewiss | | | | | | | |
| 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 |

Brigg EYE OF THE WIND (Deutschland)

| Törn | Einschiffung | von-nach | Ausschiffung | Jugend bis 25 J. (€) | Erwachsene ab 26 J. (€) | TSF Jugend (€) | TSF Erw. (€) |
|---|--------------|--|--------------|----------------------|-------------------------|----------------|--------------|
| E28 | 18.07.20 | Rostock - Rostock/D | 25.07.20 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E29 | 25.07.20 | Rostock - Sassnitz-Rügen/D | 31.07.20 | 1014,00 | 1560,00 | 780,00 | 1326,00 |
| E31 | 05.08.20 | Rostock - Ostsee - Rostock | 10.08.20 | 845,00 | 1300,00 | 650,00 | 1105,00 |
| E32 | 10.08.20 | Rostock - Stralsund | 15.08.20 | 845,00 | 1300,00 | 650,00 | 1105,00 |
| E33 | 15.08.20 | Stralsund - Ostsee - Stralsund | 22.08.20 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E34 | 22.08.20 | Stralsund - Ostsee - Sassnitz/Rügen | 29.08.20 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E35 | 29.08.20 | Sassnitz - Ostsee - Rostock | 05.09.20 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E36 | 05.09.20 | Rostock - Ostsee - Kiel | 12.09.20 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E37 | 12.09.20 | Kiel - Ostsee - 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 - Elsflth/Deutschland | 24.04.21 | 819,00 | 1260,00 | 630,00 | 1071,00 |
| E13 | 01.05.21 | Elsflth - Hamburg/D (Hafengeburtstag) | 05.05.21 | 676,00 | 1040,00 | 520,00 | 884,00 |
| Vom 07.05. bis 09.05.21 Tages und Abendfahrten Hamburger Hafengeburtstag - Preise auf Anfrage | | | | | | | |
| E15 | 11.05.21 | Hamburg - Nord-Ostsee-Kanal - Kiel/D | 15.05.21 | 546,00 | 840,00 | 420,00 | 714,00 |
| E16 | 15.05.21 | Kiel - Ostsee - Kiel/D | 19.05.21 | 676,00 | 1040,00 | 520,00 | 884,00 |
| E17 | 19.05.21 | Kiel - Kopenhagen/DK | 24.05.21 | 845,00 | 1300,00 | 650,00 | 1105,00 |
| E18 | 24.05.21 | Kopenhagen - Rostock/D | 28.05.21 | 676,00 | 1040,00 | 520,00 | 884,00 |
| E19 | 28.05.21 | Rostock - Kiel/D | 02.06.21 | 845,00 | 1300,00 | 650,00 | 1105,00 |
| E20 | 02.06.21 | Kiel - Ostsee - Kiel | 05.06.21 | 507,00 | 780,00 | 390,00 | 663,00 |
| E21 | 05.06.21 | Kiel - Ostsee - Kiel | 09.06.21 | 676,00 | 1040,00 | 520,00 | 884,00 |
| E22 | 09.06.21 | Kiel - Ostsee - Kiel | 16.06.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| Vom 20.06. bis 27.06.21 Tages- und Abendfahrten Kieler Woche - Preise auf Anfrage | | | | | | | |
| E24 | 29.06.21 | Kiel - Kopenhagen/DK | 03.07.21 | 676,00 | 1040,00 | 520,00 | 884,00 |
| E25 | 03.07.21 | Kopenhagen - Kalmar/Schweden | 10.07.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E26 | 10.07.21 | Kalmar - Stockholm/Schweden | 17.07.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E27 | 17.07.21 | Stockholm - Aland Inseln - Stockholm/S | 24.07.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E28 | 24.07.21 | Stockholm - Aland Inseln - Stockholm/S | 31.07.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E29 | 31.07.21 | Stockholm - Karlskrona/Schweden | 07.08.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E30 | 07.08.21 | Karlskrona - Kopenhagen/DK | 14.08.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E31 | 14.08.21 | Kopenhagen - Kiel/D | 21.08.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |
| E32 | 21.08.21 | Kiel - Dänische Südsee - Kiel/D | 28.08.21 | 1183,00 | 1820,00 | 910,00 | 1547,00 |

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! | | | | | | | |



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



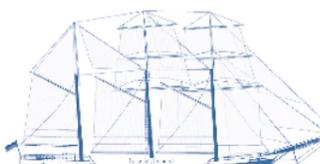
Barkentine, 742m² Segel, Mast 33m, Länge 57m, 750 PS Diesel, Crew 6, Trainees 36. Doppelkabinen, Dusche/WC, Bettwäsche/Handtücher. Verpflegung sehr gut. Einweisung in Seemannschaft. Mitarbeit erwünscht.

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

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



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

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



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

GREIF (1951, ex Wilhelm Pieck) Greifswald/Deutschland



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

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



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

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

Beisitzer: 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 abgesagt
www.sailtraininginternational.org
Lissabon/Portugal **Race 1** Lissabon/Cadiz Cadiz/Spanien
Race 2/Cruise in Company Cadiz/A Coruna
A Coruna/Spanien
Race 3 A Coruna/Dünkirchen Dünkirchen/Frankreich

SCF WHITE SAILS OF PEACE TALL SHIPS REGATTA
www.sailtraininginternational.org
Yeosu/Südkorea 08.-13. August 2020
Race 1 Yeosu/Südkorea – Nanao/Japan
Nanao/Japan 20.-25. August 2020
Race 2 Nanao/Japan – Vladivostok/Russland
Vladivostok/Russland 31. Aug. – 6. Sept. 2020

HAMBURGER HAFENGEBURTSTAG 2020
www.hamburg.de
Hamburg abgesagt

FLENSBURGER RUMREGATTA
www.rumregatta.de
Flensburg abgesagt

OOSTENDE VOOR ANKER
www.oostendevooranker.be
Ostende/Belgien abgesagt

KIELER WOCHE
www.kieler-woche.de
Kiel abgesagt

WOCHENENDE AN DER JADE
www.wochenendeanderjade.de
Wilhelmshaven abgesagt
BALTIC SAIL 2020
www.balticsail.pl
Gdansk (Danzig)/Polen verschoben 04.-07. Sept. 2020

WARNEMÜNDER WOCHE
www.warnemuender-woche.com
Warnemünde abgesagt

FETES MARITIMES DE BREST 2020
www.brest-evenements-nautique.fr
Brest abgesagt

I28. TRAVEMÜNDER WOCHE
www.travemuender-woche.com
Travemünde abgesagt

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

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

Köln
Jeden 1. Samstag im Monat ab 17.30 Uhr, Bootshaus „Bootshaus Albatros“, Köln-Rodenkirchen. Kontakt: Norbert Thomé, Tel.: 02203/16491

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

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: e-mail: ulroshop@mail.ru

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

Tübingen
Jeden 1. Freitag im Monat um 18.00 Uhr im „Hotel-Restaurant Kreuzberg“, Vor dem Kreuzberg 23
Kontakt: Udo Beylich, Tel.: 07071/791174 und Peter Bock, Tel.: 07121/577764

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





Klein besucht Groß

Unser Mitglied Ulli Bohm ist ein begeisterter Modellbauer und wir hatten ihn in der TSnews 109 mit seiner Arbeit am Modell der PASSAT vorgestellt. Im Maßstab 1:500 ist die kleine PASSAT nun 23,1 cm lang. Das Modell ist längst fertig, wohl gelungen und fährt wieder unter Vollzeug aus beidseitig bedruckten Papiersegeln hart am Wind Richtung Kap Horn. Und das alles in einer kleinen Glasvitrine. Nun wurde ein Besuch von der kleinen PASSAT auf der großen PASSAT realisiert und es ergaben sich neue Perspektiven. NT



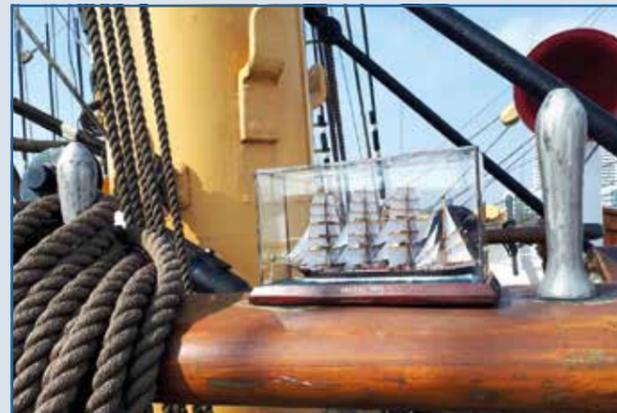
So fing alles an. Die Decksplanken liegen bereit um auf den Rumpf montiert zu werden.



Das fertige Modell unter vollen Segeln auf Steuerbordbug bei halbem Wind.



Hier begegnet die „Kleine“ den Schweinen in ihrer Hock. So wurden die Verschlüge genannt in denen die Tiere an Bord gehalten wurden; Hühner, Schweine und Schafe. Frischfleisch für die langen Reisen.



Ein schöner Platz für die „Kleine“ auf der Nagelbank am Mastgarten, zwischen zwei Belegnägeln, mit Blick auf die Backbordseite in die vollen Segel.



Die „Kleine“ am Doppel-Steuerrad der „Großen“ mit der Schiffsglocke. Schön der Blick auf die Steuerbordseite mit den geblähten Segeln.



Die „Kleine“ auf einem Poller. Hier werden die Größenverhältnisse sehr deutlich.

BUCH Koehler

DIE GANZE WELT DER SCHIFFFAHRT



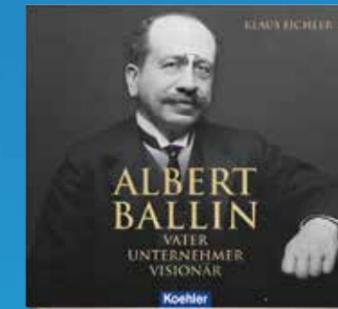
NEU

ISBN 978-3-7822-1372-1

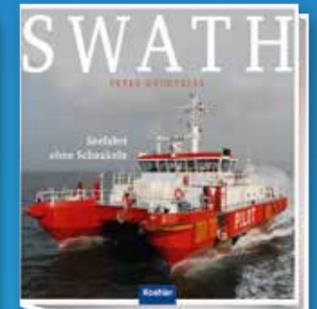
Die maritime Welt zwischen zwei Buchdeckeln – auch in diesem Jahr bietet Köhlers FlottenKalendar wieder ein Kaleidoskop historischer und aktueller Themen aus der zivilen und der militärischen Schifffahrt.

Aus dem Inhalt:

- Chinas Seidenstraße • Pläne für die Arktis
- Im Offshore-Geschäft geht es immer noch größer
- Von der Moskwa an die Nawa
- Harte Strafen an Bord • Seenotfall »Helga Bolten«
- Canaris »Geistersegler« • K.u.K.-Marine fotografiert
- 225 Jahre Meyer Werft • Chinas Seemacht
- Fregattenklasse F122 • Binnenminensuchboote
- Die Glocke der »Leipzig«



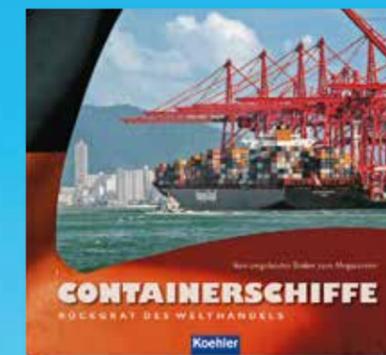
ISBN 978-3-7822-1319-6



ISBN 978-3-7822-1076-8



ISBN 978-3-7822-1090-4



ISBN 978-3-7822-1316-5



ISBN 978-3-7822-1252-6

AUTO • FOTOGRAFIE • GENUSS • GESCHICHTE • HAMBURG • KALENDER • KREUZFAHRT • KUNST • MUSIK • REISE • SCHIFFFAHRT • TECHNIK

Koehler
koehler-books.de

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