

LIEBES S.T.A.G.-MITGLIED,

zunächst einmal DANKE! Danke für deine Unterstützung in 2017 – mit deiner Hilfe konnten in diesem Jahr wieder viele Jugendliche ihren Traum vom Segeln wahr werden lassen. Stammcrewmitglieder konnten durch dich wichtige Weiterbildungen fördern lassen. Unsere Flotte von mittlerweile 40 Schiffen hat durch deine Hilfe notwendige Reparaturarbeiten bezahlen können. Und das alles mit deinem Beitrag!

Du siehst: 2017 war wieder ein sehr aktives Jahr für unseren Verein. Unsere Mitgliederzahl liegt stabil bei ca. 4.000 Personen aus ganz Deutschland und teils auch aus dem Ausland. Im Rat haben wir unsere kontinuierliche Arbeit für Jugendliche und Mitgliedschiffe fortgeführt und zudem überlegt, wie wir Ausbildungsaktivitäten stärken können. Wir haben einen Workshop für Mitgliedschiffe abgehalten, hohe Förderbeiträge ausgeschüttet und uns mit Crew und Schiffen an internationalen Regatten wie dem transatlantischen „RendezVous 2017“ und traditionell an den Tall Ships' Races beteiligt. Bei Partys, Sportwettkämpfen und Crew-Austauschen kamen unsere jüngeren Mitglieder in Kontakt zu Menschen aus aller Welt, bestaunten Schiffe aus Nachbarländern und Übersee und lernten die Ozeane aus nächster Nähe kennen.

Aber auch Teamgeist, Toleranz und ungeahnte Talente sind zum Vorschein gekommen. Die junge Mitseglerin, die zuvor noch nie gesegelt ist, und dennoch nach nur ein paar Tagen an Bord nach Anleitung des Kapitäns einen sauberen Anleger steuert. Der Trainee, der sich intensiv auf die Prüfungen vorbereitet, um bald als Stammcrew zu fahren, und dafür zum Tauwerkseminar fährt, um sich fortzubilden. Die Mentorin beim Jugendtörn, die ehrenamtlich an Bord hilft, den Ablauf reibungslos zu organisieren und andere fürs Segeln zu begeistern. Der Wachführer, der vor ein paar Jahren noch absolute Landratte gewesen ist und jetzt Törn für Törn um die halbe Welt segelt. Sie alle erzählen von einer Erfolgsgeschichte, und die hat mit der S.T.A.G. zu tun:

Überall haben wir geholfen, diese Menschen ein Stück näher zu ihrem persönlichen Traum vom Segeln zu bringen, oder sie überhaupt erst einmal auf den Geschmack kommen zu lassen.

Von diesen Geschichten erzählt dieser Rundbrief – und noch einigen mehr. Wie in jedem Jahr haben wir Berichte, Fotos und Infos von unseren Mitgliedern zusammengetragen, um dich über unsere Vereinsarbeit auf dem Laufenden zu halten und die Lust auf die nächste Segelsaison zu wecken. Und wenn dir etwas auf dem Herzen liegt, wenn du Details zur finanziellen Förderung brauchst oder uns zu etwas anderem kontaktieren willst – sprich uns gern per E-Mail, Telefon oder persönlich z.B. auf der Mitgliederversammlung an – unser Verein lebt vom Miteinander.

Kurzum – wir setzen uns mit unseren Aktivitäten massiv und effektiv für den Erhalt unseres maritimen Erbes in all seinen Bereichen und mit all seinen Facetten ein.

Noch einmal: Darauf können wir stolz sein, und dafür gebührt allen, die dazu beitragen, großer Dank!

In diesem Sinne wünschen wir euch viel Spaß beim Lesen unseres Jahresrundbriefs und hoffen, auch 2018 auf eure Unterstützung zählen zu dürfen.

Eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start in das neue Jahr wünscht dir dein

**S.T.A.G.-Vorstand
André, Lena, Jörg und Nicole**



WARUM MITGLIED DER S.T.A.G. WERDEN?

- ☞ die finanzielle Förderung von vielen Törns für Personen bis 30 Jahre gemäß Förderrichtlinie
- ☞ regelmäßige Jugendtörns, die sich ausschließlich an jüngere Mitglieder richten
- ☞ viele neue Leute treffen und deinen Freundeskreis auf andere Leute ausweiten, die das gleiche Hobby teilen: Segeln
- ☞ Möglichkeit, zu internationalen Konferenzen zum Thema Segeln zu fahren und das finanziell gefördert zu bekommen
- ☞ viele verschiedene Schiffe kennenlernen
- ☞ Ausbildungstörns und Seminare wie z.B. Navigation, Notfallmedizin oder Ausbildungstörns
- ☞ Segler-Netzwerk, das sich jährlich zu unserer Mitgliederversammlung an einem Wochenende in Bremerhaven trifft und bunt gemischt – von Neuling bis Berufsseefrau/-mann – für jeden ein Gesprächsthema dabei hat
- ☞ Du bekommst unseren Mitgliedernewsletter mit Infos rund um unsere Mitgliedsschiffe und die Möglichkeit, an Gewinnspielen z.B. für Freiplätze an Bord teilzunehmen
- ☞ Als erwachsenes Mitglied tust du etwas Gutes für die Gemeinschaft, wenn du Jüngeren mit deinem Mitgliedsbeitrag einen Segeltörn ermöglichst
- ☞ In Planung: Vereinstörns für erwachsene Mitglieder zu reduzierten Preisen



INFOS AUS DEM S.T.A.G.-RAT

Der Rat hat in seinen Sitzungen alle anstehenden Projekte und Aufgaben zum Wohle unseres Vereins, der S.T.A.G., bearbeitet und bewältigt. Darüber hinaus hat er bei seinen Sitzungen mit den Betreibervereinen anstehende Probleme der Mitgliedsvereine erläutert und, wo möglich, Lösungsansätze diskutiert bzw. eingeleitet. Natürlich wurden auch wieder junge Menschen, die einen Segeltörn anstrebten und Unterstützung brauchten, von uns gefördert und Mitgliedsschiffe bei ihrem Bemühen, in Fahrt zu bleiben, finanziell unterstützt. Dazu an anderer Stelle mehr. An dieser Stelle nur so viel: Die S.T.A.G. hat sich wieder einmal als Unterstützer und Förderer der traditionellen Segelschiffahrt bewährt. Dafür gebührt euch allen, die ihr mit euren Beiträgen dazu beigetragen habt, großer Dank und Anerkennung.

NUN ZU EINIGEN INTERESSANTEN VORKOMMISSE UND AKTIVITÄTEN:

- ☞ Personell gab es eine Änderung im Rat. Ella Janotte, unsere bisherige Vertreterin der „Tall Ships“, musste ihr Amt aus zeitlichen Gründen (Konzentration auf ihr Studium) niederlegen. Die Betreibervereine der „Tall Ships“ wählten auf ihrer Sitzung am 12. März 2017 Joachim „Joey“ Fricke einstimmig zu ihrem Vertreter. Somit füllt Joey jetzt gleich zwei Posten für die S.T.A.G. aus – den des Regionalbeauftragten für Nordrhein-Westfalen und den des Vertreters für unsere „Tall Ships“. Er wird sich bei unserer nächsten Jahreshauptversammlung am 03. März 2018 der Mitgliederschaft zur Wahl stellen.
- ☞ Wir bedanken uns herzlich bei Ella für die der S.T.A.G. geleistete gute Arbeit. Wir wünschen ihr alles Gute für ihre Zukunft und, wenn es die Zeit wieder erlaubt, wieder viel Spaß an Bord der Roald Amundsen.
- ☞ Joey bemüht sich z.Zt. im Rahmen seiner Tätigkeit als Tall Ships-Vertreter, die ehemals guten Kontakte zur Deutschen Marine und damit zum Segelschulschiff Gorch Fock wiederzubeleben. Ebenfalls hat er mit dem in Vegesack liegenden Schulschiff Deutschland Kontakt aufgenommen, um es als Mitglied zu gewinnen.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

- ☞ Das Projekt, seemännische Ausbildung auch außerhalb Bremerhavens, so z.B. in NRW oder am Bodensee, und die dazu notwendige Beschaffung von Übungsgerät und die erforderliche Ausbildung der Ausbilder, wurde in den vergangenen Monaten intensiv diskutiert. Ilka Erichsen, die die Leitung der seemännischen Ausbildung von Jochen Garrn übernommen hat, ist für dieses Vorhaben die Ansprechpartnerin.
- ☞ In diesem Zusammenhang gibt es eine weitere Änderung zu vermelden. Die Seemannschaftsseminare, die in den letzten Jahren im Fischereihafen von Bremerhaven durchgeführt wurden, finden ab sofort wieder, wie früher schon, am Neuen Hafen in der so genannten „gläsernen Werft“ statt. Darüber freuen wir uns sehr, allein schon wegen der Nähe des Ausbildungsortes zum Seemannsheim.
- ☞ Im Rahmen der heftigen Diskussion um die im Raum stehende neue Sicherheitsverordnung des BMVI für Traditionsschiffe haben wir eine Arbeitsgruppe (AG) gebildet, die eine Harmonisierung der Ausbildung für alle Traditionsschiffe erarbeiten soll. Diese AG, unter Leitung von Uwe v. Bremen, hat eine nicht einfache Aufgabe, gilt es doch die Interessen der verschiedensten Betreiber auf einen Nenner zu bringen.

WAS PASSIERTE NOCH?

- ☞ Seit Mai haben wir einen Neuzugang, den Verein „Segelvision“ mit dem Haikutter Alexa – herzlich willkommen im Kreise der S.T.A.G.ler,
- ☞ seit Mitte des Jahres weist ein „Firmenschild“ vor unserem Domizil in der Coloradostraße darauf hin, dass wir dort residieren und
- ☞ unsere Homepage wurde komplett überarbeitet.

Soviel in aller Kürze zur Arbeit des Rates. Ich danke allen, die wieder so tatkräftig und ideenreich dazu beigetragen haben, dass unsere S.T.A.G. vital und erfolgreich ist.

Jörg Schinzer

1. Vorsitzender S.T.A.G.



WIR TRAUERN UM

KAPITÄN HORST WERNER JANSSEN

Als Präsident des Schulschiffvereins „Großherzogin Elisabeth“ zu Elsfleth an der Weser gehörte Kapitän Janssen bei der Gründung der S.T.A.G. im Jahr 1984 zu den Frauen und Männern der ersten Stunde. Er hat unserem Verein über 30 Jahre die Treue gehalten. Seine Leidenschaft war die Seeschifffahrt, insbesondere aber die Ausbildung auf Segelschulschiffen; hierbei wurde ihm weit über die nationalen Grenzen hinaus hohe Wertschätzung zuteil. Sein besonderes Interesse galt dem Sail Training für die Jugend. So hat er sich bei den „Tall Ships Races“ mit dem Schulschiff „Großherzogin Elisabeth“ engagiert und kompetent dafür eingesetzt, die Ziele der S.T.A.G. zu realisieren.

Sein Erfahrungsschatz und seine uneigennütigen Ratschläge werden uns fehlen. Wir haben mit unserem Ehrenmitglied Horst Werner Janssen einen Kameraden der alten Schule, einen guten Freund und großen Förderer der traditionellen Segelschifffahrt verloren und bleiben ihm in tiefer Dankbarkeit und ehrendem Andenken verbunden.

**Sail Training Association Germany (S.T.A.G.)
Präsidium, Vorstand und Rat sowie alle Mitglieder**

AUS DER S.T.A.G.- GESCHÄFTSSTELLE

Durch das Engagement vieler ehrenamtlicher Mitarbeiter in unserem Verein und auf den einzelnen Schiffen wurde dazu beigetragen, dass viele Segelbegeisterte auch in diesem Jahr den Traum vom Segeln wahr werden lassen konnten.

Ich möchte mich ganz herzlich für das Vertrauen und die Mitarbeit bedanken und freue mich mit EUCH auf das neue Jahr.



**Adelheid (Heidi) Coners
Assistentin des Vorstandes**



ORGANISATORISCHES

Wir bitten um Zusendung der aktuellen Daten.

- ☞ **Ermäßigungen:** Schüler, Studenten und Azubis bis 30 Jahre reichen bitte ihren aktuellen Nachweis für den ermäßigten Beitrag unaufgefordert nach Erhalt der Bescheinigung im letzten Quartal des Jahres ein, damit entsprechende Änderungen noch vor dem Einzug vorgenommen werden können.
- ☞ **Einzugsermächtigungen:** Die Portokosten für die briefliche Rechnungsstellung sind in jedem Jahr nicht unerheblich. Wir würden uns freuen, wenn ihr uns ein SEPA-Mandat erteilt. Ein Vordruck kann in der Geschäftsstelle angefordert werden. Wer einen Dauerauftrag erteilt hat, der möge als Zahlungsziel Februar angeben. Eine rechtzeitige Bekanntgabe der Änderung der Kontodaten durch Wechsel der Bank oder Bankfusionen ersparen uns und euch teure Rückbuchungsgebühren.

- ☞ **Heirat/Namensänderungen:** Bitte auch angeben, wenn ihr geheiratet habt und/oder eine Namensänderung durchgeführt wurde.
- ☞ **Zuwendungsbescheinigung:** Diesem Rundbrief liegt auch die Zuwendungsbescheinigung für den S.T.A.G.-Beitrag bei. Viele Mitglieder übersehen die Bescheinigung und sie fehlt dann später für die Steuererklärung.
- ☞ **Adressänderungen:** Bitte teilt uns eure Adressänderungen mit (Adresse oder E-Mail). So stellt ihr auch sicher, dass ihr unseren interessanten Newsletter per E-Mail drei Mal im Jahr erhaltet.

Adelheid (Heidi) Coners

VORSCHAU – TERMINE 2018

DIE NÄCHSTE S.T.A.G.-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2018

findet statt am

- ☞ 03. März 2018 ab 11:00 Uhr
im Großen Vortragsaal im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven
(Hans-Scharoun-Platz 1, 27568 Bremerhaven)
Hierzu folgt eine gesonderte Einladung.

SEEMANNSCHAFTSSEMINARE

in Bremerhaven

- ☞ 26. – 28. Januar 2018
- ☞ 23. – 25. Februar 2018
- ☞ 23. – 25. März 2018

RATSSITZUNGSTERMINE

- ☞ 03. März 2018
- ☞ 01. September 2018
- ☞ 10. November 2018

BETREIBERVEREINSTREFFEN

- ☞ 04. März 2018
- ☞ 11. November 2018

Und um euch diese Daten auch gut merken zu können, gibt's auch in diesem Jahr wieder unseren schönen S.T.A.G.-Kalender mit 12 Motiven von Mitgliedsschiffen.

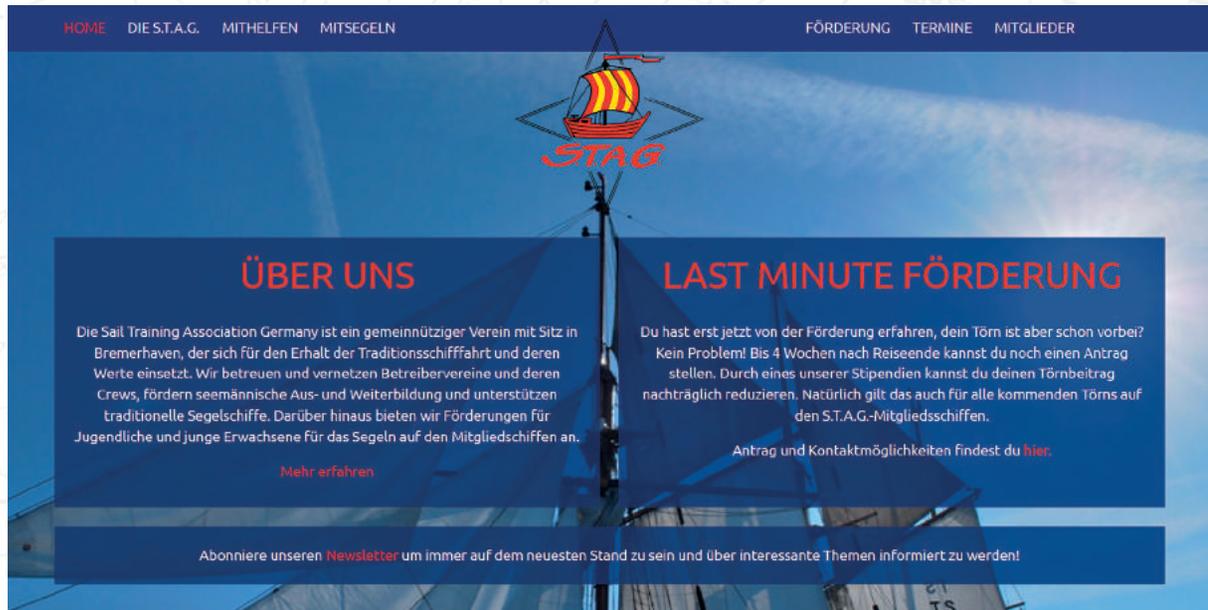
Das Besondere: In diesem Jahr haben Kristl Bolanz und Malte Herbst, zwei von der S.T.A.G. geförderte Trainees, die Erstellung als Gegenleistung für die finanzielle Förderung übernommen. Vielen Dank an euch beide für das wunderschöne Ergebnis und euren super Einsatz!

Ihr müsst unbedingt so einen Kalender haben? Schreibt gleich eine E-Mail an stag@sta-g.de und meldet euch im S.T.A.G.-Büro – für eine Spende (empfohlen: 15 €) stecken wir ihn schnellstmöglich in die Post.

STILLSTAND IST RÜCKSCHRITT: NEUE HOMEPAGE

...UND AUFHÖREN DES STREBENS GEISTIGER TOD!

Der gute alte Konfuzius! Wir haben uns seine Worte zu Herzen genommen und sind definitiv vorwärtsgeschritten: Auf dem ersten Blick fällt es dem geneigten Besucher unserer Website vielleicht nicht sofort ins Auge – aber wir haben gründlich und vor allem professionell aufräumen und responsive designen lassen!



Speziell Letzteres war das Stiefkind der ehrenamtlichen Ausführung; ihr waren technische und andere Grenzen gesetzt. Die Folgen waren sinkende Benutzerzahlen auf unserer Homepage und damit einhergehend der Fast-Verlust eines wertvollen und heutzutage allgegenwärtigen Informationsmediums. Wir haben die Bremerhavener Internetfirma *netactive* ins Boot geholt und mit ihr wie schon bereits vor 20 Jahren, als mit ihr die S.T.A.G.-Seite laufen lernte, erneut einen kompetenten und überaus engagierten Partner gefunden. Nochmals herzlichen Dank, speziell „unserem“ Programmierer Herrn Drath, für die außerordentlich schnelle Umsetzung all unserer Wünsche und Neuerungen! Nur wenige Beispiele dazu seien hier genannt:

Unter „Die S.T.A.G.-Team und Gremien“ finden sich alle Amtsinhaber mit ihren persönlichen Kurzporträts; die Einspleißung der entsprechenden Fotos ist in Arbeit, ebenso ein „Organigramm“ zur Übersicht der S.T.A.G.-Struktur. Beim Menüpunkt „Mitsegeln“ wurde unsere Schiffsliste in radikal-positiver Form attraktiv und auf einem Blick informativ aufbereitet – inklusive Steckbriefe, Links zu Törnplänen und Websites...

Der Punkt „Förderung“ erklärt leicht verständlich alle Möglichkeiten der finanziellen Unterstützung durch die S.T.A.G. sowie die aktuellen Formulare für die Förderung, und last but not least finden sich unter „Termine“ sowohl die S.T.A.G.-Seemannschaftsseminare, als auch nautische Veranstaltungen und die Möglichkeit, S.T.A.G.-fremde, aber nennenswerte Seminare unserer Vereine und Schiffsbetreiber (z.B. Erste-Hilfe-Kurse etc.) zu veröffentlichen. Dazwischen: Jede Menge Informatives rund um alle S.T.A.G.-Belange. Die Pflege liegt in den Händen der S.T.A.G. selbst und wird durch einen ausgewählten, aufeinander abgestimmten Personenkreis ausgeführt. So haben Geschäftsstelle, Vorstand und Jugendteam die Sicherheit, dass im Vertretungsfall keine „weißen Flecken“ bleiben. Also, liebe Smartphoner, iPadder und sonstige Surfer: www.sta-g.de > „Kiek mol wedder rin!“*, wie wir Norddeutschen sagen. *„Schau' mal wieder hinein!“

Nicole Fricke
Schriftführerin der S.T.A.G.

MIT UNS KANNST DU MEER ERLEBEN – DAS JUGENDTEAM ON TOUR

Das Jugendteam hat wieder einmal ein sehr ereignisreiches Jahr hinter sich! Unsere Dauerbrenner, die jährlichen Jugendtörns der S.T.A.G., waren auch dieses Jahr ein voller Erfolg. Mit der **Albatros** war das Jugendteam zu Pfingsten mit 20 Teilnehmern bei Wismar unterwegs, wo wir mit der Ostsee eine Premiere bei den Jugendtörns gefeiert haben. Der Saisonabschlussstörn fand vom 29. September bis zum 03. Oktober an Bord des Weserkahns **Franzius** statt. Besonders freute uns bei beiden Törns der hohe Anteil an Neulingen, die erste Segelerfahrungen auf unseren Mitgliedschiffen sammeln konnten und hoffentlich noch einige Abenteuer auf See vor sich haben.

Neben unseren zwei Jugendtörns veranstaltete das Jugendteam außerdem vom 14.-15. Januar 2017 in Wetzlar erstmalig das neu ins Leben gerufene „Landrattenprojekt“.

Der Grundgedanke dahinter: Nicht jeder hat öfter die Möglichkeit, in den Norden zu fahren und dort segeln zu gehen. Und im Winter passiert in heimischen Gewässern sowieso nicht so viel. Für diese Zeit wurde ein auf Jugendliche zugeschnittener Takellehrgang entworfen. Dabei konnten die Teilnehmer ein Wochenende lang das Jugendteam der S.T.A.G. kennenlernen oder wieder-treffen, Seemannsgarn austauschen und unter der Leitung des 2015 als „Sail Trainer of the Year“ ausgezeichneten Jochen Garrn traditionelles Seemannshandwerk erlernen und üben.

Für 2018 hält das Jugendteam natürlich auch wieder viele spannende Veranstaltungen bereit!

Als erster Programmpunkt steht wieder das „Landrattenprojekt“ an, welches dieses Mal in Trier (Rheinland-Pfalz) stattfinden wird. Wir freuen uns außerdem, unsere beiden jährlichen Jugendtörns im kommenden Jahr auf drei neuen Schiffen veranstalten zu können! Der Frühlingstörn wird planmäßig auf der **Verändering** stattfinden, unser Saisonabschlussstörn, ein Cruise in Company, auf der **Freddy** und der **Zuversicht** (Änderungen vorbehalten). Behaltet unsere Newsletter im Auge und folgt uns auf Facebook, damit ihr nichts verpasst!

Übrigens: Im Normalfall sind unsere Jugendtörns und Landrattenprojekte fast kostenfrei für euch, bis auf die An- und Abreise!

Falls ihr Fragen oder Anregungen habt, meldet euch gerne unter jugendteam@sta-g.de! Wir würden uns freuen, euch nächstes Jahr bei einer unserer Veranstaltungen begrüßen zu dürfen. Einen guten Start ins neue Jahr wünscht euch

uer S.T.A.G.-Jugendteam:
Elisa Schneider, Malte Herbst und Georg Fimpel





HERBSTTÖRN DES S.T.A.G.-JUGENDTEAMS: JUGENDTÖRN AUF DER FRANZIUS

Am Freitag, den 29.09.2017 ging es ab 18 Uhr für eine bunt gemischte zwanzigköpfige Crew an Bord des Weserkahns **Franzius**. Der erste Abend wurde zunächst für ein erstes Kennenlernen genutzt. Gestandene Segler und unerfahrene Landratten begannen ihre viertägige gemeinsame Reise.

Am darauffolgenden Tag ging es für uns von Bremen-Vegesack die Weser herunter nach Bremerhaven. Leider ohne Wind und deshalb unter Einsatz des Motors. Dennoch hatten wir die Möglichkeit, das Schiff besser kennen zu lernen. Bevor wir uns am nächsten Tag an die Segel machen konnten, lernten wir heute erstmal die Abläufe bei Anlegemanövern in der Schleuse oder im Hafen. Während sich die Bedeutung von Vor- oder Achterleine noch recht einfach erschließen ließ, kamen noch die Vor- und Achterspring dazu und wie genau die Fender zu positionieren sind.

Sonntags segelten wir hinaus aufs Wattenmeer. Zum ersten Mal wurden Fock- und Hauptsegel gesetzt und so ging es für uns unter Windkraft über die Außenweser, bis wir uns bei ablaufendem Wasser vor Fedderwardersiel trockenfallen ließen. Da die **Franzius** ein Flachbodenschiff ist, war es für uns möglich, direkt von Bord ins Wattenmeer

herunter zu steigen und dieses zu erkunden, bevor es nachmittags wieder zurück nach Bremerhaven ging. Da die Wetterbedingungen uns am Montag keine Möglichkeit zum Auslaufen Richtung Nordsee ließen, blieb das Schiff zunächst im Hafen und wir nutzten die Zeit für einen Besuch im Klimahaus. Das Klimahaus Bremerhaven 8° Ost ist ein wissenschaftliches Ausstellungshaus und bot uns die Möglichkeit einer virtuellen Reise um die Welt entlang des 8. östlichen Längengrads. Unter anderem ging es um die Auswirkungen des menschlichen Mülls auf die Weltmeere und das Leben im Einklang mit der Natur, wie z.B. auf einer Hallig. Nachdem die Crew wieder zurück an Bord war, legten wir direkt wieder ab und fuhren weiter, wieder Weser hinauf Richtung Brake.

Nach dem verspäteten Mittagessen stand für die Trainees dann ein Workshop auf dem Programm. Was tut die S.T.A.G.? Womit kann die S.T.A.G. ihre Mitglieder weiter motivieren? Was sind Tall Ship's Races? Unter anderem mit diesen Fragen setzten wir uns den Rest des Tages auseinander.

Dienstags ging es dann zurück nach Bremen-Vegesack, wo wir Klarschiff machten und nach einem weiteren vorzüglichen Essen von unserem Smut Georg den Heimweg antraten. Für mich als Segel-Neuling waren es vier spannende und lehrreiche Tage an Bord. Großes Lob an unser Jugendteam für die Organisation und die Stammcrew der **Franzius!**

Bastian Spars
Trainee



LANDRATTENPROJEKT 2018:

VON RÖMER UND FRACHTSCHIFFEN

Seit diesem Sommer wird in Trier an einem hochinteressanten Projekt gearbeitet: An der dortigen Universität bauen Studierende und freiwillige Helfer ein 16 Meter langes antikes römisches Handelsschiff vom Typ Lauron 2 möglichst originalgetreu nach. So sollen später auf der Mosel Leistungsdaten des Schiffes mit einem Messsystem erfasst werden, das ursprünglich für die Regatta „America's Cup“ entwickelt wurde und nun beispielsweise zeigen soll, welche Kurse und wie schnell das Schiff segeln konnte. Mit diesen wissenschaftlichen Erkenntnissen sollen der Seehandel und das Wirtschaftssystem des römischen Reiches neu bewertet werden. Unterstützt wird die Projektgruppe

von einem erfahrenen Bootsbaumeister. Und ihr könnt dabei sein! Vom 26. bis 28. Januar 2018 lädt euch das Jugendteam der S.T.A.G. nach Trier ein, um an diesem Wochenende fernab der Küste mal etwas völlig anderes zu erleben. Ihr könnt direkt beim Nachbau mithelfen, erfahrt Wissenswertes über die Segelkultur der Römer und lernt nebenbei noch andere S.T.A.G.-ler kennen. Und dabei müsst ihr lediglich An- und Abreise selbst zahlen!

Meldet euch möglichst schnell unter jugendteam@sta.g.de an und freut euch auf ein abwechslungsreiches Wochenende im Süden!

SEGELN FÜR EINE BESSERE WELT – WIE DIE JUGENDFÖRDERUNG DABEI HILFT

2017, was für ein Jahr! Ein sehr erfolgreiches für die Förderung. Die Werbetrommel wurde ordentlich gerührt, wodurch sich der Bekanntheitsgrad der Jugendförderung immens gesteigert hat. Wir haben FAQs (einen Flyer mit den wichtigsten Fragen und Antworten zur Förderung) erstellt und verteilt, haben unsere Förderungsformulare auf Englisch übersetzt und auch unsere Präsentation auf der Website überarbeitet. Das hat sich ausgezahlt, denn wir konnten im Vergleich zum letzten Jahr einen Anstieg an Jugendförderanträgen verzeichnen. Während es 2016 insgesamt 38 geförderte Trainees waren, sind wir derzeit bei 41 und haben auch schon neue Anträge, über die bei der letzten Sitzung des Förderausschusses im Dezember entschieden wird. Aus 394 geförderten Tagen wurden schon 450, verteilt auf sieben Schiffe. Ein für uns besonderes Projekt war auch dieses Jahr wieder der russisch-deutsche Jugendaustausch veter i volny, durch den auch russische Trainees von der S.T.A.G.-Förderung erfahren haben. Viele von ihnen hätten sich den Törn



allein nicht leisten können. Besonders in Zeiten wie diesen, in denen die Welt gefühlt ein Stück auseinanderrückt, freuen wir uns umso mehr, solche interkulturellen Begegnungen zu unterstützen.

Und trotz der gestiegenen Förderzahlen: Es ist immer noch Geld im Fördertopf! Denkt daran, dass ihr auch noch bis 4 Wochen nach Törnende einen Antrag stellen könnt! Für 2018 wollen wir auch die Einkommensgrenzen ein wenig anpassen.

Wir vom Förderausschuss freuen uns sehr, dass die Ausweitung der Förderung so gut angenommen wird. Dafür ein herzliches Dankeschön an euch alle! Nur mit eurer Hilfe ist die Förderung möglich. Und – das habe ich dieses Jahr immer wieder auch persönlich sehen dürfen – es lohnt sich. Die Berichte und Videos der Jugendlichen zeigen immer wieder, wie viel Spaß ein Törn macht, welche Verantwortungen mit dem Wachbetrieb verbunden sind, und dass Segeln mehr ist als Tuch, Wind und Wasser. Wir wollen diese Berichte nach und nach auf unserer Website für euch bereitstellen. Ihr findet sie dann unter dem Punkt Mitsegeln > Erfahrungsberichte. Mein persönliches Förder-Highlight war die Crew Parade beim Tall Ships' Race in Klaipeda, als die Crew der **Esprit** mit der S.T.A.G.-Fahne durch die Straßen zog und sich damit abschließend markant vor der Bühne platzierte. Das macht einen schon mächtig stolz!



Helft mit, dass noch mehr Jugendliche von der Förderung erfahren: Erzählt euren Freunden und Familien davon, legt Flyer in eurem Sportverein aus, postet etwas in den sozialen Medien... Wenn ihr Infomaterial benötigt, schreibt kurz eine Mail an die Geschäftsstelle oder an Foerderung@sta-g.de und wir lassen euch dann alles zukommen.

Ihr wisst ja selber am besten, wie euch das Tradisegeln im Leben geprägt hat und was für eine tolle Chance es für Jugendliche ist.

Mona Rehfeld
Förderausschussvorsitzende



DIE S.T.A.G. HILFT: FÖRDERUNGEN FÜR MITGLIEDSSCHIFFE

Auch im Jahr 2017 unterstützt die S.T.A.G. ihre Mitgliedsschiffe bei notwendigen Reparaturen und Instandhaltungen. Schon im Frühjahr erreichten uns Anträge, die wir positiv beschieden haben. So erhielt die Schifffergilde Bremerhaven für ihr Schiff **HF 244 ASTARTE** einen Zuschuss von 25 % der Kosten nach einer Havarie des Klüverbaums. Als Gegenleistung wurde von der Schifffergilde während des SeeStadtFestes Bremerhaven im Mai 2017 ordentlich Werbung für die S.T.A.G. gemacht. Die **SS Seute Deern** von Clipper bekam im Frühjahr 2017 einen neuen Großmast. Hier konnten wir den Höchstbetrag von EUR 2.500,00 zur Verfügung stellen. Clipper stellte für S.T.A.G.-Jugendliche Freiplätze für das STI-Race Klaipeda-Stettin mit Endhafen Saßnitz zur Verfügung. Auch unser Mitgliedsschiff **Alex 2** benötigte unsere Hilfe bei der Beschaffung eines neuen Segelsatzes. Obwohl die Neuanschaffung nicht durch die Förderrichtlinie gedeckt ist, stellen wir EUR 5.000,00 zur Verfügung, da wir als 1. Stifter der Deutschen Stiftung Sail Training (DSST) der neuen **Alex 2** sehr verbunden sind. Auch die **DSST** stellt jugendlichen S.T.A.G.-Mitgliedern als Gegenleistung freie Törnplätze zur Verfügung.

Bereits im Mai erreichte uns die Nachricht, dass die **SS Johann Smidt** dringend eine neue Hauptmaschine benötigt. Alle Reparaturversuche brachten nicht den erhofften Erfolg, so dass ein Austausch notwendig wurde. Die Existenz des Schiffes und des Betreibervereins Clipper ist durch diese Investition gefährdet, so dass der S.T.A.G.-Rat einstimmig die Höchstförderung von EUR 20.000,00 zugesagt hat.

Auch die **SY Esprit** des Jugendkutterwerks Bremen gerät durch unvorhergesehene Aufwendungen in Gefahr. Die Inspektion des Decks durch eine Werft hatte ergeben, dass durch zahlreiche schadhafte Stellen Wasser in das Schiffinnere eindringt und der Decksunterbau in seiner Struktur geschädigt wurde. Der Schaden kann nur durch einen vollständigen Austausch des Decks beseitigt werden. Der S.T.A.G.-Rat hat die Not der Esprit erkannt und hat auch hier die Höchstförderung von EUR 20.000,00 zugesagt.

Gleich zwei Havarieschäden erlitt unser Mitgliedsschiff **Alexander von Humboldt 2** während und nach der Atlantiküberquerung. So haben einige Segel stark unter den Wetter- und Seebedingungen gelitten und müssen umfangreich instandgesetzt werden. Außerdem musste das Stampfstag nach einer Kollision komplett ausgetauscht werden. Für beide Maßnahmen haben wir der DSST einen finanziellen Zuschuss in Höhe von 25 % der Kosten zugesagt; nach derzeitigen Erkenntnissen ein Zuschuss von rund EUR 6.500,00. Die **DSST** hat uns im Gegenzug einen freien Törnplatz für die Reise La Coruna – Saint Malo im Frühjahr 2018 zur Verfügung gestellt.

Mit diesen Zuschüssen und Förderungen kommt die S.T.A.G. ihren satzungsgemäßen Pflichten nach und fördert den Erhalt der Traditionsschifffahrt und die Möglichkeit für Jugendliche, noch viele, unvergleichliche Törns an Bord unserer Mitgliedsschiffe zu erleben.

André Bayer
Schatzmeister der S.T.A.G.





INFOS VON DEN SCHIFFSVERTRETERN: ZUM THEMA DIESELMOTOREN AUF TRADITIONSSCHIFFEN

HINWEISE AUF IHREN ZUSTAND MITTELS ANALYSE DER ABGASFARBEN

Dieser Beitrag soll eine Hilfestellung für die „Nichtfachleute“ zum besseren Verständnis der Analyse von Abgasfarben und zum Erkennen möglicher Ursachen sein. Letztendlich sollten bei Unsicherheiten und Zweifeln immer Fachleute zu Rate gezogen werden.

Zurzeit hat der Dieselmotor nicht den besten Ruf. Die Gründe dafür sind hinlänglich aus den Medien bekannt und müssen an dieser Stelle nicht weiter erläutert werden. Bemerkenswert ist auch eine aktuelle Studie des Umweltverbandes NABU, die sich mit den Abgasen der Kreuzfahrtschiffe befasst und zu der Erkenntnis gekommen ist: Kreuzfahrtschiffe sind wahre Dreckschleudern. Was sie täglich etwa an Feinstaub in die Luft abgeben, entspricht den Abgasen von mehr als einer Million Autos. Derartige Untersuchungsergebnisse sollten mit einer gesunden Skepsis betrachtet werden, aber gleichwohl wird diese Problematik in absehbarer Zeit auch für Eigner und Betreiber von Traditionsschiffen zum Thema. Daher wird es zukünftig noch wichtiger, den technischen Zustand der Motoren und ihrer Anlagen weiter auf einem umweltverträglichen Niveau zu erhalten und gegebenenfalls entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

Nicht jedes Traditionsschiff muss nach der Schiffsbesetzungsordnung mit Ingenieuren oder Maschinisten besetzt sein, daher sind hier insbesondere die Small Ships angesprochen, die erfahrungsgemäß mit mehr oder weniger „motorenkundigen“ Crews unterwegs sind. Nach der obligatorischen Meldung „Maschine seeklar“ wird in der Regel der Motor angelassen und routinemäßig der Kühlwasserausstoß und die Farbe des Abgases kontrolliert, wobei das Augenmerk auf die Farbe des Auspuffqualms gerichtet sein sollte. Auffälligkeiten müssen gemeldet werden; denn sowohl für den Fachmann als auch für den Laien kann die Farbgebung Hinweise auf den Zustand des Motors geben. Für erfahrene Beobachter sind die Farben weiß, schwarz und blau maßgeblich zur Bestimmung des Fehlerbildes und werden im Folgenden beschrieben: Im Idealfall ist bei einem Dieselmotor mit Betriebstemperatur die Rauchentwicklung hellgrau und kaum sichtbar, denn die heißen Abgase werden mit dem abfließenden Kühlwasser im Sammler vermischt und abgekühlt. Dadurch wird das Volumen weitgehend reduziert.

Zurück zur Meldung „Maschine seeklar“ und ihrem Kaltstart: Dabei entsteht im Normalfall „weißer Qualm“, der wie Dampf aussieht und tatsächlich auch kondensiertes Wasser ist. Wasser entsteht bei der Verbrennung von Dieseldieselkraftstoff, da der Kraftstoff ein Kohlenwasserstoff ist, also eine Verbindung aus Kohlenstoff und Wasserstoff und im Idealfall bei der Verbrennung mit dem Luftsauerstoff in Wasser und Kohlendioxid aufgespalten wird.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

Kann sich das Abgas in der noch kalten Auspuffanlage abkühlen, kondensiert es zu feinen Wassertröpfchen und wird als weiße Wolke sichtbar. Diese Erscheinung ist vollkommen harmlos und verschwindet mit zunehmender Motortemperatur. Sollte bei steigender Temperatur und nach einem angemessenen Zeitverlauf das Weißqualmen anhalten und ein unregelmäßiger Lauf des Motors hinzukommen, wird der Kraftstoff vermutlich Wasser enthalten. Die Zylinderkopfdichtung kann durchgebrannt sein, Kühlwasser gelangt in den Verbrennungsraum und schlimmstenfalls ist ein Zylinderkopf gerissen. Die Ursache für schwarzen Auspuffqualm liegt in der unvollständigen Verbrennung des Kraftstoffes. Es kommt zu einer Rußbildung, die sich gut sichtbar auf der Wasseroberfläche absetzt und Ölflecken sehr ähnlich sieht – also gut hinsehen. Wird situationsbedingt der Gashebel heftig durchgedrückt, arbeitet die Kraftstoffzufuhr auf „volle Pulle“. Währenddessen benötigt der Motor seine Zeit, um auf die gewollte Maximaldrehzahl zu kommen und saugt wenig Luft an. Es geraten jede Menge Diesel und wenig Luft in die Verbrennungsräume. Das Resultat ist schwarzer Qualm. Damit nicht genug, es gibt weitere mögliche Gründe: Ungenügende Motorraumbelüftung, verschmutzter Luftfilter, defekter Abgasturbolader, Motorsteuerung (Injektion zu früh/zu spät), Pumpe/Düsen/Filter, Ventilspiel, biologische Verschmutzung des Kraftstoffes durch Wasser, Pilze, Algen und Bakterien...

Blauer Qualm ist in der Regel ein Anzeichen dafür, dass Motoröl in den Verbrennungsraum gelangt und verbrennt. Mögliche Ursachen dafür können sein: Zuviel Öl im Motor, zu hoher Druck im Kurbelgehäuse infolge zugesetzter Belüftungsventile/Öffnungen, Verschleiß an den Ölabbstreifringen und Kolbenringen, Verschleiß an den Ventilführungen, Dichtungsschaden am Turbolader, dadurch kann Schmieröl in die heißen Abgase gelangen.

Bernd Voigt
S.T.A.G.-Vertreter der „Small Ships“

WANDERPREIS FÜR GUTE SEEMANNSCHAFT – JETZT BEWERBEN!

Die Ausbildung und Weiterbildung sowie der Erhalt von Tradition war schon immer eine Herzensangelegenheit für Jochen Garrn. Nachdem er jahrelang Tauwerkseminare geleitet hat, kümmert er sich nunmehr um die Ausbildungsstrategie im Rat der S.T.A.G. Im Herbst des vergangenen Jahres hat Jochen Garrn folglich den „S.T.A.G.-Wanderpreis für gute Seemannschaft“ ins Leben gerufen. Der Preis soll an Schiffe, Seemannschaften oder einzelne Seeleute gehen, die sich im besonderen Maße um die Ausbildung von jungen Seemännern und -Frauen kümmern.

Beim Preis selbst handelt es sich um einen Magnetkompass mit historischer Strichrose, der ungefähr um 1880 gefertigt wurde und auf zwei Messingstützen schwebend gelegt wird. Außerdem zeigt eine gravierte Plakette den Namen des Preisträgers.

Als erster Preisträger durfte sich *Kay Andersen* von der Organisation CLIPPER auszeichnen lassen. Stellvertretend für ihn nahm Nikolaus Kern von CLIPPER den Preis auf der Jahreshauptversammlung im März entgegen.

Kay Andersen engagiert sich seit 10 Jahren als Organisator der Ausbildungstörns/-seminare bei CLIPPER. In dieser Zeit hat er über 80 angehende Steuerleute, Maschinisten und Smuts auf ihrem Weg in die Stammcrew unterstützt. Er hat ein Ausbildungsteam aufgebaut und entwickelt anhand der Rückmeldungen das Ausbildungskonzept bei CLIPPER stetig weiter. Auf die Entscheidung angesprochen führt Jochen Garrn aus: „*Kay Andersen* ist mit Leib und Seele bei der Ausbildung dabei – nicht zuletzt durch sein persönliches Engagement gelingt es ihm, die Auszubildenden zu motivieren und sie erfolgreich auf ihren weiteren Weg vorzubereiten!“



Auch im kommenden Jahr wird der Wanderpreis wieder verliehen und auf der Mitgliederversammlung in Bremerhaven übergeben.

Die Jury besteht aus Jochen Garrn als Stifter, dem 1. S.T.A.G.-Vorsitzenden (aktuell Jörg Schinzer), der stellvertretenden Vorsitzenden (aktuell Lena Mäkler) und den Small und Tall Ships-Vertretern (aktuell Bernd Voigt und Joachim Fricke), welche den Preisträger oder die Preisträgerin auswählen werden. Ausgezeichnet wird dabei ein Schiff bzw. ein Betreiberverein, der sich in besonderem Maße um die Förderung des Sail Training

bemüht hat, entweder in Form eines Projektes, durch den herausragenden Einsatz eines Crewmitglieds oder ehrenamtlichen Helfers oder durch Erfolge beispielsweise bei Jugendregatten.

Interessierte Schiffe und Betreibervereine können sich ab sofort bis zum 22. Januar 2018 bewerben. Die Bewerbungsunterlagen sind auf unserer Website www.sta-g.de und per E-Mail im Büro erhältlich (stag@sta-g.de).

Alexander Blessing
Medienassistent



In der Mitte:
Preisträger Kay Andersen



BONJOUR, BORDEAUX! NEUES AUS DER SAIL TRAINING INTERNATIONAL (STI)

Das STI-Jahr begann mit regelmäßigen Telefonkonferenzen bei den Trustees (Vorstand) und mit der alljährlichen Mitgliederversammlung in Southampton im April, wo unter anderem die Sail Training Association Irland eine allgemeine Präsentation über ihre Arbeit vortrug. Dieser Programmpunkt stieß auf großes Interesse und sollte bei der nächsten Mitgliederversammlung bei der internationalen Konferenz in Bordeaux (Frankreich) mit einer anderen NSTO (National Sail Training Organisation) wiederholt werden. Auf Grund ihrer besonderen Struktur, der großzügigen Förderung und der vielen Projekte wurde die S.T.A.G. ausgewählt und durfte sich präsentieren!

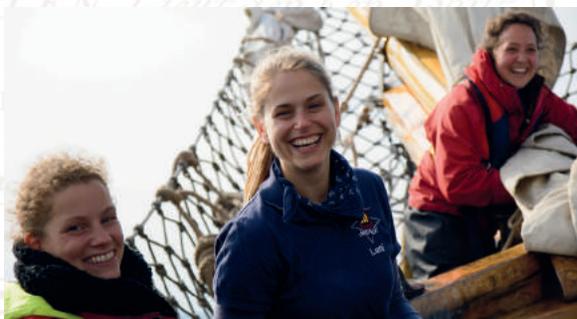
Der Sommer stand im STI-Büro ganz im Zeichen des RDV 2017: Die große Jubiläumsregatta über den großen Teich und wieder zurück. Trotz der tollen Seestrecken erwies es sich für einige teilnehmende Schiffe als schwierig, ihre Kojen zu füllen. Die STI tat ihr Bestes, um diese Schiffe mit Hilfe von verstärkter Werbung und einiger eilig genehmigter Sonderförderung zu füllen. Das positive Feedback der Mitsegler belohnte die Mühen, und die Gasthäfen mit ihren einfallsreichen Rahmenprogrammen rundeten den Event ab. Teils parallel dazu lief in Europa das alljährlich Tall Ships' Race, was bei vielen Jugendlichen begeisterten Anklang fand.

Die Trustees trafen sich außerdem noch im September in London, um notwendige strategische Entscheidungen zu beschließen. Hierbei wurde der erste Teil eines Workshops zum Thema Strategie durchgeführt, der bei der Novemberkonferenz weitergeführt werden soll. Für die ehrenamtlichen Trustees aus aller Welt eine wertvolle Erfahrung, die viel Input hervorbrachte, und für die S.T.A.G. ein kleiner Motivationsschub: Wir wurden vom Teilnehmerkreis gebeten, ob sich nicht mal wieder ein deutscher Gasthafen finden könnte, der von den Tall Ships Races angelaufen werden kann. Wenn ein Verantwortlicher aus Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg o.ä. dies liest und seinen Hafen gern noch weiter bekannt machen möchte – meldet euch bei uns!

Zum Zeitpunkt des Drucks dieses Rundbriefes stand die große Konferenz der STI noch vor der Tür, es ging Ende November mit einer großen deutschen Delegation nach Bordeaux zum Netzwerken, Wissen erweitern und internationale Kontakte knüpfen. Wir berichten im nächsten Newsletter!

Lena Mäkler

2. Vorsitzende S.T.A.G./Trustee der STI





NEUES AUS DEM STI YOUTH COUNCIL

Nicht nur in Deutschland hat sich dieses Jahr vieles rund um das Thema Sail Training getan! Die Tall Ships Races begeisterten über den Verlauf der Sommermonate motivierte Segler aller Nationen und Kulturen auf Törns von der Ostküste Amerikas bis in die Ostsee hinein. Immer mittendrin: das Youth Council der Sail Training International.

Wann immer die Masten der Großsegler am Horizont der Gasthäfen auftauchten, waren Youth Representatives der STI, kurz Youth Reps, schon an Ort und Stelle. Während sich die Segelschiffe dicht an dicht in den Häfen drängten, bemühten sie sich, den jugendlichen Mitseglern an Bord der vielen Windjammer den Aufenthalt an Land so spannend wie möglich zu gestalten. So wurden zum Beispiel sogenannte Harbour Challenges organisiert, bei denen die Crews die Möglichkeit bekommen, über eine Art Schatzsuche die fremde Stadt näher kennenzulernen. Außerdem waren wir jederzeit mit unserem „Sail on Board“-Messestand vertreten, um Infomaterial über die Schiffe zu verteilen und interessierte Passanten für Törns zu gewinnen.

Auf der Konferenz der STI im November 2016 in Halmstad, Halmstad (Schweden) war ebenfalls viel los. Neben der Planung von gemeinsamen Aktionen standen Themen, wie man zum Beispiel während der Tall Ships Races den Austausch zwischen Crews in den Gasthäfen fördern könnte oder auch die heimische Segeljugend auf ausländische Schiffe aufmerksam machen kann, im Vordergrund. Wir vom Youth Council freuen uns natürlich immer über sehr Input von außen! Falls du also Anregungen für Veranstaltungen oder Dinge hast, die das Youth Council organisieren könnte, sag uns Bescheid! Vielleicht sieht man sich auch beim Sail on Board-Stand während der Tall Ships Races 2018.

Bis dahin, Euer

Georg Fimpel
STI Youth Representative

MARITIME EVENTS 2018

WINDJAMMER-REGATTEN

The Three Festivals

TALL SHIPS REGATTA 2018

Race 1
Liverpool-Dublin 25.-28.05.2018

Race 2
Dublin-Bordeaux 01.-14.06.2018

Bordeaux 14.-17.06.2018

Tall Ships' Races 2018

Race 1
Sunderland-Esbjerg 11.-18.07.2018

Cruise in Company
Esbjerg-Stavanger 21.-26.07.2018

Race 2
Stavanger-Harlingen 29.07.-03.08.2018

SCF Far East Tall Ships Regatta 2018

Race/Cruise 1 23.-26.08.2018
Yeosu/Südkorea - Wladivostok/Russland

Wladivostok/Russland 01.-03.09.2018

Race/Cruise 2 05.-07.09.2018
Wladivostok - Wladivostok/Russland

Weitere Infos unter:
www.sailtraininginternational.org

TRADITIONSSEGLER – REGATTEN UND TREFFEN

Rum-Regatta

Flensburg 10.-13.05.2018

Haikutter-Festival

Nysted 04.-08.08.2018

Zeesboot-Regatta

Zingst 15.-17.06.2018

Zeesbot-Regatta

Dierhagen 14.07.2018



MARITIME EVENTS & HAFENFESTE 2018

DEUTSCHLAND

- Hamburger Hafengeburtstag 2018**
10.-13.05.2018
- SeeStadtFest – Landgang**
Bremerhaven 24.-27.05.2018
- Kieler Woche 2018**
15.-24.06.2018
- Wochenende an der Jade**
in Wilhelmshaven 28.06.-01.07.2018
- Warnemünder Woche**
07.-15.07.2018
- Travemünder Woche**
20.-29.07.2018
- Hanse Sail Rostock 2018**
09.-12.08.2018
- Wattensail**
Carolinsiel 10.-12.08.2018
- 17. Wilhelmshaven Sailing Cup 2018**
28.-30.09.2018

BELGIEN

- Oostende voor Anker**
Oostende 10.-13.05.2018
- Dänemark**
- Fyn Rundt**
Fünen 01.-03.06.2018

GROSSBRITANNIEN

- Heritage Brixham Regatta**
Brixham 26.-27.05.2018
- Thames Sailing Barges Match**
Medway 21.07.2018

NIEDERLANDE

- Piepperrace**
Volendam 07.-08.04.2018
- Klipperrace**
Sail Harlingen 03.-06.08.2018

NORWEGEN

- Risør Trebåtfestival**
Risør 02.-04.08.2018

USA

- Great Schooner Race**
Maine 01.07.2018



UNSERE NEUEN S.T.A.G.-POLOS // S.T.A.G.-KALENDER

Wir haben noch ein paar in unserer Geschäftsstelle: schicke blaue Poloshirts mit S.T.A.G.-Logo vorn und unserem Vereinsnamen auf dem Rücken drauf. Sogas braucht ihr auch? Bekommt ihr – wenn ihr schnell seid. Gegen eine Spende von 15 € (unsere Empfehlung) zzgl. Versandgebühr könnt ihr das Shirt bestellen, solange der Vorrat reicht! Eine E-Mail mit der gewünschten Größe an stag@sta-g.de genügt.

Wie im Vorjahr gibt es außerdem wieder schöne S.T.A.G.-Kalender zum Bestellen. Auch hier freuen wir uns über eine Spende von ca. 15 € - schickt uns einfach eine Mail an die o.g. E-Mailadresse. Auch ein tolles Geschenk zum Geburtstag!

GSHW – SICHERHEITSVORSCHRIFTEN FÜR TRADITIONSSCHIFFE UND DIE NEUE VERORDNUNG

Kurz zur Erinnerung: Wie war das mit der geplanten und verabredeten Zusammenarbeit zwischen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Gemeinsamen Kommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) zu einer besseren neuen Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe, die den Rahmen bezüglich Betreiberkonzepte, Anforderungen zur Schiffsicherheit und Historizität der Schiffe neu regeln sollte? Die Basis war gelegt, mit den bis dahin erarbeiteten, von allen Seiten anerkannten, guten Ergebnissen vieler fruchtbarer, gemeinsamen Arbeitssitzungen zu einem Entwurf, der kurz vor der Finalisierung stand, und dann nach unzähligen Terminverschiebungen zur Vollendung war es so, dass diese ganzen ehrenamtlich geleisteten Arbeiten von vielen Experten für die Traditionsschiffahrt und einer besseren Richtlinie schlicht und ergreifend durch das BMVI über Bord geworfen wurden.

Dafür hat das BMVI nun der Tradiszene und ihrer Vertretungsorganisationen einen Verordnungsentwurf vorgelegt, der ohne inhaltliche Mitarbeit der Vertretungsorganisationen, insbesondere der GSHW, festgesetzt wurde. In der Begründung hierzu wurden falsche Tatsachen genannt bzw. nicht sachgerecht dargelegt, z.B. aus der Unfallentwicklung, um dann weiterhin damit begründen zu können, dass eine neue Verordnung an die Sicherheitsstandards der kommerziellen Schifffahrt angelehnt werden müsse.

Die Umsetzung der entsprechenden Anforderungen der Verordnung an schiffbauliche, sicherheitsrelevante und organisatorische zu erfüllende Standards würden für den größten Teil der Traditionsschiffe bedeuten, dass sie den Betrieb einstellen müssten. Entweder, weil sie den Betrieb durch ihre ehrenamtlichen Organisationsstrukturen nicht aufrecht erhalten können oder durch die kostenintensiven Umbauten, für die keine entsprechenden Einnahmen generiert werden und nicht finanziert werden können, oder weil eine bauliche Umsetzung aus technischen Gesichtspunkten nicht möglich wäre oder es den historischen Charakter des Schiffes verändert und damit die Voraussetzung zur Zulassung zum Traditionsschiff verliert.

Als die öffentliche Kritik nicht mehr zu ignorieren war und wahrscheinlich auch eigene Zweifel durch die Kommentierung durch die Tradiszene und ihrer Vertretungsorganisationen aufkamen, wurden dann doch Möglichkeiten der Nachbesserung in Aussicht gestellt und ein Gespräch mit allen Betreibern angeboten.





In den Gesprächsrunden am 23. Mai und 20. Juni 2017 in Berlin kam man leider zu keinen nennenswerten Ergebnissen zur „Nachbesserung“, aber es hieß trotzdem: „Der Verordnungsentwurf wird zum 1. Juli in Kraft gesetzt“, um dann zehn Tage später, also ein oder zwei Tage vor der geplanten Inkraftsetzung, zu erfahren, dass diese um ein halbes Jahr vertagt sei, also nun zum 1. Januar 2018.

Das öffentliche Interesse in Zusammenhang mit der Bundestagswahl hat dies wahrscheinlich ermöglicht, dass muss aber nicht viel heißen. Immerhin wurden schon Fördermittel in Aussicht gestellt, für die die GSHW aufgefordert worden ist, Förderrichtlinien vorzuschlagen. Die Herausforderung hierbei ist, dass jedes Traditionsschiff durch seine Individualität in verschiedenen Ausmaßen davon betroffen sein wird und dieses erst einmal festgestellt werden muss, möglichst objektiv, also möglicherweise durch unabhängige Dritte.

Das heißt aber auch, dass nur individuelle Sicherheitsanforderungen für ein Höchstmaß an Sicherheit für die Schiffe sinnvoll wären.

Nachdem es erneut eine Absage zu dem aus den Berlingesprächen heraus geplanten Arbeitstreffen gegeben hat, soll nun tatsächlich die nächste „Arbeitsgruppensitzung Sicherheitsvorschriften für Traditionsschiffe“ oder auch zur „Nachbesserung der Verordnung“, am 20. November 2017 in Berlin stattfinden.

Auf der vorläufigen vorgeschlagenen Agenda werden folgende Themen geplant:

- 📌 Benennung des Förderbedarfs durch die GSHW,
- 📌 Einrichtung der Stelle einer Ombudsperson,
- 📌 Problematik der Ausnahmeklausel der Richtlinie 2009/45/EG und die Baujahresgrenze 1965 sowie Seediensstauglichkeitsuntersuchungen.

Es bleibt nicht mehr viel Zeit bis zum 01. Januar 2018, um die Verordnung der Realität der Traditionsschiffe anzupassen. Wenn die Vertretungsorganisationen, insbesondere die GSHW, nicht weiter „ausgebremst“ werden, könnte aber noch einiges bewegt werden.

Torsten Huthoff
Vertreter der GSHW in der S.T.A.G.

ACHT MONATE UNTER SEGELN – EIN KLEINER TÖRNBERICHT

Ein ereignis- und besonders meilenreiches Jahr ging für die **Regina Germania** zu Ende. Nachdem wir mit der STI 2016 starteten, sind wir nun wieder in bekannten Gewässern. Unsere Route führte uns von Lübeck mit der STI erst nach Antwerpen und später nach La Coruna. Dieser Zwischenhalt war leider nicht geplant und wurde uns vom einem defekten Motor diktiert. Allerdings durften wir immerhin diese wunderschöne Stadt kennenlernen. Glücklicherweise war nach diesem Abschnitt ein Monat Pause angedacht, weswegen diese unglückliche Entwicklung unsere Törnplanung nicht durcheinanderbrachte. Anfang November war der von uns gelieferte Austauschmotor installiert und lief, so dass wir dann planmäßig über Lissabon und die Kanaren in Richtung Karibik aufbrachen. Mit wenig Wind wurde die Routenfindung sehr knifflig, aber auch diese Herausforderung konnte uns nicht abschrecken. Zur Belohnung gab es Sonne satt und Delfine bis zum Abwinken.

Am 08.12.2016 war es dann soweit: Wir machten fest in Barbados. Nach 21 Tagen und 15 Stunden auf hoher See erfreuten wir uns an den Duschen und dem karibischen Flair dieser Insel.

Barbados war nicht die letzte Karibikinsel, welche Stempel in unseren Reisepässen hinterlassen sollte. Aber der Reihe nach. Die erste Umstellung dort war nicht der Linksverkehr oder die andere Sprache (Englisch), sondern die Tatsache, dass die sonst immer nur weit entfernten Regenschauer einen jeden Tag kostenfrei duschten. Nun ja. Man ist halt ein Gewohnheitstier.

Aber das Ganze nur kurz als Einleitung, wie wir überhaupt dahin gekommen waren, wo wir jetzt sind. Im April ging es von Grenada aus über Martinique und Saint Kitts weiter Richtung Bermuda, um an der RDV 2017 (Transatlantikregatta der STI) teilzunehmen. Dabei segelten wir mitten durch das berühmte Bermudadreieck. Außer merkwürdigen Fischerbooten mit mehr Antennen als alles andere und leichten Motorbooten, die „Pakete“ aus dem Wasser fischten, war es wirklich Kaffeesegelein. Ein großzügiges Opfer an Rasmus stimmte ihn wohlgesonnen.

In Bermuda streikte erst mal unser Getriebe (37 Jahre alt) und ließ unseren „Leitenden Ingenieur“ (LI) in der Heimat zu Hochform auflaufen. Bermuda selbst empfing uns mit bestem Wetter und viel Sonne. Uns erwarteten einige liegeplatztechnische Umzüge, namentlich von St. George nach Hamilton und wegen eines angesagten Sturms wieder zurück nach St. George. Die „Race Control“ hatte dies so entschieden. Der Start zur Regatta wurde in ein Zeitfenster verschoben und daher nicht sehr spannend, aber völlig richtig, wie sich herausstellte. Denn selbst in dem, laut Vorhersage, schwächeren Wind (7-8 Bft.) versteckte sich immerhin eine Fallböe mit über 70 kn Wind (12 Bft. oder „gefühlter Weltuntergang“). Genauer kann ich es leider nicht sagen, da unsere Skala am Anschlag war und nur bis 70 kn anzeigt. Der Indikator war noch über dieser Schwelle. An dieser Stelle möchte ich unserem



Nordischer Polarkreis
Cercle Polaire Arctique



Segelmacher und dem lieben Gott danken, dass **Regina** ein so starkes Mädchen ist. 70° Schräglage und fliegendes Wasser mit flachgedrückten Wellen aus Gischt innerhalb von 100 Sekunden lassen einen doch das Herz in die Hose rutschen. Andere Schiffe erwischte diese Böe „nur“ in abgeschwächter Form mit ca. 50 kn Wind.

6 Stunden später kam eine Nachricht vom LI über Iridium-Mail: „Das Getriebe muss raus“. Er hatte schon ein Getriebe und eine Werft in Gloucester/MA organisiert. Also war jetzt erstmal Regatta angesagt. Kurz vor Boston änderte sich dann die Wasserfarbe von intensivem Türkisblau zu einem Blaugrau. Wir waren im Labradorstrom angekommen. Nach dem Zieldurchgang und Kurs Gloucester sprang kurz vor der Werft der Gang heraus und wollte auch mit allen Tricks weder vorwärts noch rückwärts arbeiten. Also wurden wir zur Werft geschleppt und hatten nach 48 Stunden und tatkräftiger Unterstützung der Crew ein neues funktionierendes ZF-Getriebe von Rose Marine installiert.

Auf nach Boston... begrüßt wurden wir sehr herzlich. Keinem blieb Boston negativ in Erinnerung. Zurückblickend war es nach Halifax der Hafen, der mir am besten gefallen hat. Mit sehr viel Engagement und Security verlief das Event dort reibungslos. Besonders positiv sind mir die WLAN-Hot Spots, die Bootstelefone und die „Liaison Officers“ in Erinnerung geblieben.

Von Boston aus ging es dann nach Kanada. Kalt und nass sind die beiden Adjektive, die ich in diesem Zusammenhang sehr gerne verwende. In jedem der kleinen kanadischen Häfen wurden wir herzlichst begrüßt und sehr nett behandelt. Allerdings lagen wir oft an einfachen Spundwänden. In Kombination mit bis zu drei Metern Tide war dies leicht suboptimal, da Leitern oft erst auf Nachfrage angebracht wurden oder ungünstig zu erreichen waren. Die Duschen waren meistens einen halben Kilometer entfernt und teilweise nur beschränkt zugänglich. Québec bildete hierbei allerdings die Ausnahme; dort wurden die Duschen von jedem gelobt und diesem kann ich mich nur anschließen. Auch die Stromversorgung war in Kanada problematisch. In drei Häfen hatten wir vier verschiedene Stecker-Typen, mit denen wir einige abenteuerliche Brücken bauen mussten. Trotzdem ist und bleibt Kanada ein wunderschönes Segelrevier mit toller Natur und wenig Verkehr.

Halifax möchte ich hierbei von fast allem oben genannten ausnehmen. Europäische Stromanschlüsse, Schwimmstege und eine super Organisation müssen einmal erwähnt werden. Zwar war dort auch wieder das mittlerweile leidliche Duschproblem vorhanden, aber das waren wir bis dahin schon gewöhnt.

Nun stand unser erstes richtiges Transatlantikrennen an. Nach dem Start wurde die Regatta wegen zu wenig Wind „unterbrochen“ und durch ein weiter draußen liegendes zweites Startfenster fortgesetzt. Nach dem „Restart“ konnten wir uns über zu wenig Wind nicht beschweren. Glücklicherweise zogen die starken Winde mit ähnlichem Tempo wie wir und ermöglichten uns einen zweiten Platz in der Klasse C/D hinter der **Rona II** aus UK.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

Nun waren erst einmal duschen, essen und Kultur in Plymouth angesagt. Der Stadthafen ist wirklich zu empfehlen. Nach fünf Tagen ging es dann nach Le Havre. Dort erwartete uns wieder der Euro, tolle Tage bei Sonne und Regen sowie vielen Bootpartys auf den C- und D-Klassen. Im Laufe der Monate entstand eine tolle Bindung unter den Booten. Besonders erwähnen möchte ich hierbei die Crew der **Spaniel**, welche völlig verdient die Freundschaftstrophäe erhielt. Es war eine tolle Zeit mit euch. Mit dem Rest der Flotte natürlich auch, aber ihr wart und seid einfach genial.

Der letzte Crewwechsel stand an und begann gleich mit der Auslaufparade und einem schnellen Törn über Cuxhaven und den NOK nach Lübeck. Dort wurde nach „Klar Schiff“ und gutem Essen der Törn beendet.

Dies war für uns der bisher längste Törn und als Fazit waren wir uns alle einig, dass Segeln auf dem Atlantik seinen besonderen Reiz hat und dies mit Sicherheit nicht unsere letzte Atlantiküberquerung gewesen ist.

Bis zum nächsten Mal.

Peter & Uwe Herrmann
für die Crews der Regina Germania

GRÖNLAND – 150 JAHRE

DAS ERSTE SCHIFF DER S.T.A.G.-FLOTTE FEIERTE GEBURTSTAG

Im September 2017 feierten das Deutsche Schiffahrtsmuseum und die Crew der **Grönland** das Jubiläum „150 Jahre Grönland“.

Wie wenige Traditionssegler ist das „Leben“ dieses Schiffes mit der S.T.A.G. verknüpft. Der Gründer der S.T.A.G., Kapitän und Professor Manfred Hövener, hatte vor mehr als 40 Jahren mit seinen Studenten die Restaurierung maßgeblich begleitet, ermöglichte durch den Kooperationsvertrag mit seiner Bremerhavener Hochschule und dem Deutschen Schiffahrtsmuseum den Betrieb als fahrendes Museumsschiff und konnte 1985 auf der Grönland als erstem Schiff die Flagge der neuen S.T.A.G. setzen.

Dies sind sicherlich genug Gründe, der ehrenamtlichen Besatzung anlässlich des Jubiläums ein besonderes Geschenk zu überreichen, mit dem sie einige dringende Reparaturen finanzieren konnte. Volker Klose, Präsident der S.T.A.G., wartete mit einer positiven Überraschung auf: Zusammen mit Nicole Fricke als Vertreterin des S.T.A.G.-Vorstandes überreichte er Grönland-Vertreter Rainer Mogel einen Scheck in Höhe von 1.000 Euro als Spende für den Schiffserhalt. Rainer Mogel ließ der S.T.A.G. seinen Dank ausrichten.

Ursprünglich war die im norwegischen Skånevik (Hordaland, Südnorwegen) gebaute Grönland als Robbenfänger geplant, der auch als kleiner Segelfrachter in der Küstenschiffahrt sein Auskommen finden sollte.

Nachdem der Gothaer Geograph August Petermann (1822 - 1878) bereits mehrere Jahre für eine Beteiligung deutscher Staaten an der Erforschung der Arktis geworben hatte, unterstützte ihn schließlich Arthur Breusing, der einflussreiche Direktor der Bremer Seefahrtsschule.





Zusammen mit dem Bremer Kapitän Carl Koldewey sollte er eine Expedition in das Nordpolarmeer durchführen, um seine These vom eisfreien Meer jenseits des Packeisgürtels zu überprüfen.

Die Auswahl des Expeditionsschiffes sollte Kapitän Koldewey treffen. Er entschied sich am 9. April 1868 in Bergen für den kräftigen Robbenfänger, den er für die Eisfahrt nochmals verstärken ließ. Die Spanten wurden verdoppelt und außen zusätzliche Planken angebracht - die schließlich 35 cm starke Bordwand sollte auch im Winter dem Eisdruck standhalten. Mit 12 Mann brach er am 24. Mai 1868 in die Arktis auf. Dort fand er zwar nicht das erhoffte eisfreie Seegebiet, erreichte aber mit 81° 4,5' N am 15. September den nördlichsten Punkt, bis zu dem bis heute ein Segelschiff ohne Motor vorgedrungen ist. Am 9. Oktober 1868 kehrte die Expedition nach Bremerhaven zurück. Nach dem triumphalen Empfang durch die Bevölkerung wurde es still um das Schiff. Da sich niemand mehr dafür interessierte, kauften einige Norweger 1871 die Jagt zurück. In den nächsten hundert Jahren wechselten die Besitzer mehrfach. So hätte der Osloer Kaufmann Egil Björn-Hansen bei seiner Suche nach historischen Forschungsschiffen die Grönland problemlos als segelndes Museumsschiff einsetzen können. Dadurch, dass die Jagt Gjøa des norwegischen Polarforschers Roald Amundsen fast gleichzeitig wiedergefunden wurde, war dieser Plan aber hinfällig. Die Grönland gehörte jetzt Egil Björn-Hansen.



Nun suchten zur gleichen Zeit die Veranstalter der Olympia-Ausstellung „Mensch und Meer“ 1972 nach einem zugkräftigen Ausstellungsstück. Dali hatte bereits das Plakat dazu gestiftet. Hans Jürgen Hansen, einem überaus diplomatischen Schifffahrtshistoriker und Publizisten, gelang es, die Grönland zunächst als norwegische Leihgabe nach Kiel zu holen. Keiner der Ausstellungsbesucher wird vergessen, welchen nachhaltigen Eindruck das unrestaurierte Expeditionsschiff machte. Lediglich das Rigg hatte die Kieler Howaldt-Werft ergänzt.

Glücklicherweise war zu dieser Zeit Gert Schlechtriem Direktor des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven. Der Windjammerfan setzte im Herbst 1972 durch, dass nach langen Verhandlungen mit dem Eigner und dem norwegischen Schifffahrtsmuseum die Jagt für 120 000 DM (ca. 65 000 €) angekauft wurde. Nach weiteren intensiven Untersuchungen, auch um die Spuren des historischen Schiffsbaus zu dokumentieren, erhielt die im Holzbootsbau erfahrene Bootswerft Sakuth in Heiligenhafen den Auftrag zur Restaurierung und zum Ausbau zum segelnden Museumsschiff. Nach der Unterzeichnung des Vertrages am 26. Januar 1973 begannen die Arbeiten. Ohne den Berater, Kapitän Karpness, der selbst noch auf Robbenfängern gesegelt war, wäre das Projekt bestimmt nicht gelungen. Manche Puristen sind mit dem Ergebnis nicht einverstanden, da das Ziel „segelndes Museumsschiff“ viele Zugeständnisse erforderlich gemacht hatte. Auf der anderen Seite konnte damit die Grönland erhalten werden.



FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

Mit den vom Marineamt gespendeten Segeln lief der Oldtimer unter Vollzeug am 15. September 1973 in den Alten Hafen in Bremerhaven ein. Nun machte sich Manfred Hövener mit Kollegen und Studenten daran, das Schiff aufzumessen und die nötigen Stabilitätsberechnungen durchzuführen. Damit war die Basis geschaffen für den anschließenden Innenausbau und die Erneuerung der Takelage nach historischen Plänen des gleichen Schiffstyps, Amundsens Gjøa, die das norwegische Schifffahrtsmuseum in Oslo zur Verfügung gestellt hatte.

Als fahrendes Museumsschiff war die Grönland ein gern gesehener Gast bei den Windjammerregatten der damaligen Sail Training Association (heute STI). Die erste Reise führte nach Norwegen u.a. zur Operation Sail nach Oslo 1974, 1980 auch nach Karlskrona. Dort wurde Manfred Hövener zum nationalen Repräsentanten der STA berufen, da der ehemalige Kommandant der Gorch Fock, Hans Engel, aus Altersgründen zurückgetreten war. Aus dieser Berufung heraus entwickelte er später die Gründung der S.T.A.G. und auch die Idee zu einem eigenen Segelschulschiff – der Bark Alexander von Humboldt.

Die Grönland segelte erfolgreich in den nächsten Jahren u.a. für die Stadt Bremerhaven und warb für den Standort als Zentrum der deutschen Polarforschung. Trotz aller Bemühungen der ehrenamtlichen Crew nagte der Zahn der Zeit am hölzernen Rumpf.

Im Jahr 2000, nach dem Einbau eines neuen Motors, änderte sich die Nutzung. Sparmaßnahmen zwangen die Betreibergemeinschaft, mit Gästefahrten die Unterhaltskosten selbst zu verdienen. Dies gelang mit Hilfe der Bremerhaven Werbung und ihres überaus aktiven Leiters Henning Goes so gut, dass in den Jahren 2004/2005 eine erneute Grundsanierung durchgeführt werden konnte.

Nach einer gründlichen Untersuchung im Dock der Motorenwerke Bremerhaven führte die berühmte 100 Jahre alte Bülter Werft in Ditzum die überaus komplizierten Arbeiten aus. Auf der einen Seite waren alle Sicherheitsanforderungen an ein aktives Segelschiff zu erfüllen, auf der anderen Seite sollten diesmal auch die historischen Ansprüche befriedigt werden. Trotz der fast vollständigen Demontage konnten alle Arbeiten zur Zufriedenheit aller termingerecht ausgeführt werden.

H.H. Böhm
Medienbeauftragter der S.T.A.G.
und Nicole Fricke
Schriftführerin der S.T.A.G.



WENN ALLE AN EINEM STRANG ZIEHEN MÜSSEN

SEGELERLEBNIS AUF ALEXA

Auf diesen Moment haben alle an Deck des Traditionsseglers **ALEXA** gewartet: Wenn Skipper Hausi den Schiffsdiesel abstellt und sich andächtige Stille ausbreitet, zeigt sich, ob das atemraubende Setzen aller Segel und das Belegen der Tampen an den Nägeln mit Erfolg gekrönt wird. Von nun an überträgt der Wind seine Kraft auf das Schiff – und ganz offensichtlich auch auf die Crew. Egal, ob man zum ersten Mal Bootsplanken unter den Füßen spürt oder ein alter See-Hase ist – diesem permanenten Energiezufluss mag sich keiner entziehen. Eine Fahrt unter Segeln ist einfach berausend! Wer nicht wie die unzähligen Touristen den hübschen Gaffelsegler in seinem Heimathafen in Laboe bewundern mag, der kann auch für ein Wochenende oder für einen längeren Zeitraum eine „Spritztour“ über die Ostsee buchen.

In 2017 wurde die ALEXA durch den gemeinnützigen Förderverein Segelvision e.V. aus Frankfurt/Main übernommen und geht nun auch unter der Flagge der S.T.A.G. auf große und kleine Fahrten. Für die Mitfahrt muss man nicht unbedingt Segelkenntnisse, aber wie immer bei Sail Training-Schiffen die Bereitschaft, bei allen Manövern mit anzupacken, mitbringen. Selbstverständlich auch den Teamgeist, denn spätestens beim "Leinen los"-Manöver lässt man seine Privatsphäre weitestgehend an Land zurück. Mehr als kompensiert wird es durch Selbsterfahrung, die für den Erfolg der Reise unabdingbare Arbeiten als Team und durch Erweiterung seines Horizonts. Kein Wunder also, dass immer mehr Menschen – von jungen Leuten bis hin zum erfahrenen Manager – sich eine "Auszeit" auf solch einem Segler gönnen.

Die ALEXA, in Dänemark 1938 aus Schiffseiche als sogenannter Haikutter gebaut, ist ein 16 Meter langer Zweimaster, ausgerüstet mit allen technischen Hilfsmitteln für die Fahrt mit Trainees. Angetrieben wird der 55 Tonnen schwere Oldtimer neben einem 136 PS Mercedes-Diesel durch bis zu sechs Segeln mit insgesamt 200 qm Fläche. Wenn immer möglich, verzichtet Skipper Stefan Hausladen – eben Hausi – gern

auf die Unterstützung durch den Motor, denn das Fahren auf ALEXA soll ja ein Segelerlebnis sein. Da höchstens sechs Trainees mitgenommen werden, gehört die **ALEXA** unter den S.T.A.G.-Schiffen zu den kleineren Seglern. Somit besetzt quasi jeder einmal eine andere Position – kein Wunder also, dass sich ALEXA ideal für eine Ausbildung traditioneller Seeschiffahrt eignet. Den Törnplan gibt es unter www.segelvision.de/toernplan

Stefan Hausladen
Skipper der ALEXA



EIN TRAUM IN GRÜN

SEGELN AUF DER ALEX II

Um Ostern 2017 haben wir – Natascha und Mona, zwei Studenten der Umweltwissenschaften – die Ferien ein wenig verlängert, um zwei wunderschöne Wochen auf der **Alexander von Humboldt II** zu verbringen. Vom 7.4. bis zum 18.4.2017 segelten wir durch den Atlantik, von Cristobal (Panama) nach Cozumel (Mexiko).

Während Mona nach dem Abi schon einmal auf der **Alex II** gesegelt war und Feuer gefangen hatte, beschränkten sich Nataschas Segelerfahrungen auf etwas kleine Boote auf dem heimischen See. Die Alex hatte sie jedoch jeden Morgen vor Augen: Sie hing (vermutlich schon seit vielen Jahren und keiner wusste mehr, wer es ursprünglich mal aufgehängt hatte) in ihrem Studentenhaus an der Badezimmertür als großes Poster.

Also war auch sie ganz begeistert von der Idee, dort mitzusegeln und mal eine Pause vom Uni-Alltag einzulegen. Nachdem wir es geschafft hatten, in letzter Minute noch ein Praktikum zu verschieben und eine Projektarbeit einzureichen, konnten wir uns ganz entspannt ins Abenteuer stürzen.

Zwei Nächte in Panama City genügten erstmal, um unseren Jetlag zu bewältigen. Dann trafen wir uns mit den meisten anderen neuen Mitseglern auf der beeindruckenden Bahnfahrt entlang des Panamakanals zu unserem Starthafen Cristobal. Vom Zug aus konnten wir einen ersten Blick auf das Schiff, das so erhaben zwischen den anderen Containerschiffen lag, erhaschen. Bis wir endgültig dort waren, sollte jedoch noch ein halber Tag vergehen, denn als wir von unserem Agenten abgeholt und zum Hafen gefahren wurden, stellte sich heraus, dass uns allen ein Stempel fehlte und einige Papiere noch im Büro in Panama City lagen. Es folgte eine längere Odyssee zu verschiedenen Ämtern. Die Irrfahrt jedoch hatte den großen Vorteil, dass unsere Gruppe in dieser kurzen Zeit schon ziemlich gut zusammenwuchs. Endlich an Bord angekommen, konnten wir uns über einen riesigen Geburtstagskuchen freuen, den der Koch für unseren Kapitän gebacken hatte.

Am nächsten Tag konnten wir das erste Mal ins Rigg klettern und nach dem Probesetzen der Unter- und Obermars waren wir segeltechnisch für das Auslaufen bereit. Das Auslaufen an sich war schon ein Erlebnis. Die See war recht stürmisch und nachdem Natascha mutig beim Segelsetzen mitgeholfen hatte, machte sich dies durch ein leichtes Grummeln im Magen bemerkbar. Wir waren in die 4-8-Wache eingeteilt worden. Das heißt, dass wir jeden Tag von 4-8 Uhr und von 16-20 Uhr Dienst hatten.

Der nächste Morgen begann mit dem wunderbaren Duft von Pancakes in der Messe. Auch diesen Vormittag wurden wieder die Segel gesetzt, da über Nacht mit Motor gefahren wurde. Doch das Helfen wurde belohnt: Eine große Schule von Delfinen schaute vorbei! Mehr als zehn Tümmeler sprangen am Bug in den Wellen bei warmen Temperaturen und Sonnenschein. Ein beeindruckendes Erlebnis. Am Nachmittag verwöhnte uns der Koch mit sehr leckerem Aprikosenkuchen. Jetzt





war auch Zeit, sich ein wenig auf dem Vordeck zu entspannen und der älteren Generation das Kartenspiel „Arschloch“ beizubringen, das schon durch seinen Namen einige Lacher erntete. Am Abend erhielten wir dann beim Wachwechsel von Wiebke, der Steuerfrau der o-4-Wache, einen interessanten Einblick in die Maschinenkunde. Es ging um Abwasseraufbereitung (also genau das richtige für uns Umwelt-naturwissenschaftler). Wiebke erzählte lebhaft und zur Belustigung aller sehr anschaulich, wie das Abwasser seinen Weg von den Kammern ins Meer nimmt (dann aber gesäubert).

Während der Wache lernten wir verschiedene Knoten kennen und begannen damit, die Namen der verschiedenen Segel zu lernen. Später übte sich dann die o-4-Wache als Bademeister und unter ihrer Aufsicht füllte sich der „Pool“ auf dem Schiff mit Wasser und jeder Menge Schaum. Gemeinsam mit Toppsi Alex servierten wir dort noch frisch gepressten Orangensaft. Und selbst diejenigen, die nicht im Pool waren, kamen um eine Dusche nicht herum: Der Feuerwehrschauch wurde kurzerhand zu einer Wasserfontäne umfunktioniert.

Am vierten Tag konnten wir endlich durchgängig segeln. Zum ersten Mal auf unserer Reise haben wir regelmäßig andere Schiffe gesehen, da wir an einer Engstelle zwischen Untiefen vorbeigefahren sind. Auch unsere Besucher von oben wurden regelmäßiger: Drei Seeschwalben begleiteten nun unser Schiff und auch zwei kleine, bunte Vögel hatten sich an Deck eingerichtet. Neben den vielen Sicherheitseinweisungen während der Wache wurde heute auch das Bergen aus dem Rigg vom Stamm geübt. Spektakulär anzusehen war, wie unsere Puppe Fred im Überlebensanzug hinuntergelassen wurde. Verdienterweise konnte sich Fred im Anschluss daran erst einmal in der Sonne von diesen Strapazen erholen. Da Fred auch über Nacht an Deck blieb, kam unserer Wache eine geniale Idee: Leichtmatze versteckte sich in dem Überlebensanzug der Puppe und wurde durch die Dunkelheit der Nacht unsichtbar. Er wartete dort reglos bis zum Wachwechsel. Als die neue Wache vorbeiging, bewegte er sich und erschreckte sie mit dem „zum Leben erwachten Fred“.

Im Laufe der Tage kannten wir die Segelbezeichnungen dann alle im Schlaf (auch dank eines gewissen unermüdlichen Leichtmatrosens, der uns immer wieder abfragte). Und auch die verschiedenen Tampen und ihre Belegung begannen ein wenig mehr Sinn zu ergeben. Wenn gerade nicht so viel zu tun war oder wir am Ruder standen, nahm sich unser Steuermann oft die Zeit, uns einen Einblick in die Nautik zu geben. Außerdem haben wir zweimal täglich das „Wetter gemacht“ wie man auf der Alex so schön sagt. Das heißt, dass wir Wassertemperatur, Luftdruck- und Feuchtigkeit etc. abgelesen haben. Diese Daten werden dann vom Deutschen Wetterdienst für die Wettervorhersage genutzt.

Neben den Segeln ist auch die Maschine unerlässlich für das Vorankommen des Schiffes. Von daher war es sehr spannend, als uns die Maschinisten zu einem Rundgang durch ihr Reich einluden. Dabei wurde uns erst einmal bewusst, wie viel Technik wirklich in einem Segelschiff steckt.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

S.T.A.G.-RUNDBRIEF

Unsere Reise endete mit einem tollen Kapitänsdinner, bei dem jede Wache eine kleine Aufführung darbot. Wir entschieden uns für einen Wettbewerb zwischen den zwei anderen Wachen, bei dem sie Segelbegriffe erraten mussten, die wir pantomimisch darstellten. Eine heitere Angelegenheit. Danach klang die Nacht bei einem Tanz im Regen aus.

Zusammenfassend können wir sagen, dass wir eine sehr erlebnisreiche und schöne Zeit hatten, in der wir viele interessante Menschen kennen lernen konnten, erstaunlich viel gelernt haben und auch unsere Grenzen im Rigg testen konnten. Wir danken der S.T.A.G. ganz herzlich für ihre finanzielle Unterstützung, die uns diese Reise möglich gemacht hat.

Natascha Zinn und Mona Neubüser

Da wir beide aus vollem Herzblut Umwelt- und Naturwissenschaftler sind, können wir es nicht lassen und möchten euch das Schiff, auf dem wir diese schöne Zeit verbringen konnten, gerne zoologisch korrekt vorstellen:

Name: Alexander von Humboldt II

Weitere Namen: Alex, Grüne Lady

Lateinischer Name: Viridis navis

Klasse: Bark

Höhe: 37,8 m

Länge: 65 m

Alter: 6 Jahre, könnte aber auch einige 100 Jahre alt werden

Gewicht: Abhängig von der Anzahl der geladenen Nutellagläser

Höchstgeschwindigkeit: 14 Knoten/26 km/h (eine Libelle schafft übrigens bis zu 30 km/h)

Aussehen: Auffälligstes Erkennungsmerkmal sind die grünen Segel

Fortpflanzung: Überwiegend Mund zu Mund-Propaganda

Ernährungstyp: Allesfresser

Nahrung: Nach lokaler Verfügbarkeit.

In unserem Fall viele exotische Früchte und Corona

Verbreitung: Hauptsächlich im Nordsee und Mittelmeer. Vereinzelt auch in der Karibik anzutreffen.

Ursprüngliche Herkunft: Bremerhaven

Schlaf-Wach-Rhythmus: Schwierige Schlafgewohnheiten. Meist im 4-Stunden-Takt. Aktive Phase: 2 mal 4 Stunden

Lebensraum: Meer

Natürliche Feinde: Landratten und Sesselhocker

Tragzeit: Durchschnittlich 10 Tage. In einigen Fällen deutlich länger.

Wurfgröße: Bis zu 79

Sozialverhalten: Geselliges Herdentier





TALL SHIPS RACEN AUF DER ESPRIT

Nachdem ich letztes Jahr auf dem Gaffelschoner und S.T.A.G.-Mitgliederschiff **Esprit** das Seesegeln kennengelernt und wunderbare zwei Wochen auf der Ostsee verbracht habe, wollte ich dieses Jahr meine gewonnenen Erfahrungen und die geschlossenen Freundschaften vertiefen.

Schnell fand sich die Möglichkeit, einen Platz auf der Esprit für das Tall Ships Race der Sail Training International zu bekommen und dabei als Schüler bei der Finanzierung dieses Abenteuers auf die Jugendförderung der S.T.A.G. zurückgreifen zu können.

Dadurch erlebte ich nach Crew-Wechsel in Helsinki das zweite und dritte Race der Regatta, von Turku westlich an Gotland vorbei nach Klaipeda und schließlich nach Stettin. Wieder an Bord der Esprit zu sein fühlte sich wie nach Hause kommen an, die Erlebnisse des Vorjahres waren schließlich noch sehr lebendig in Erinnerung! Obwohl ich schon viel von den Tall Ships Races gehört hatte, wurde mir das Ausmaß und der Charakter dieser Großveranstaltungen erst beim Einlaufen in den Hafen von Turku klar, der von einer eindrucksvollen Mischung aus Großseglern und Yachten gefüllt war.

In Turku fand, für mich eine gute Einstimmung in das Tall Ships Race-Feeling, erstmal etwas Hafenprogramm statt. Unsere Crew konnte erfolgreich und mit jeder Menge Spaß an Sportevents, Crewparade und -party teilnehmen und verbrachte schöne, lange Abende mit interessanten Menschen aus aller Welt, denn schnell war Bekanntschaft mit anderen Schiffen gemacht und Freundschaften wurden geschlossen!

Nach dem Auslaufen mit beeindruckender Parade aller teilnehmenden Schiffe, vor dem Hintergrund der finnischen Landschaft ein Bild für die Götter, startete am 24. Juli das Regattafeld das Race nach Klaipeda.

Wir ganz vorne mit dabei! Schließlich konnten wir mit der schnellen Esprit ohne Schwierigkeiten die vor uns gestarteten Klassen einholen und setzten uns an die Spitze. Aber sind wir mal ehrlich: Wer die Schönheit einer wunderbaren Segeletappe, mit tollen Menschen und untermalt mit skandinavischen Sonnenauf- und Untergängen erleben darf, für den spielt der Wettbewerb eine untergeordnete Rolle.

Mit atemberaubender Geschwindigkeit segelten wir westlich an Gotland vorbei, drehten nach Passieren der Südspitze auf östlichen Kurs und bekamen auf dem verbleibenden Stück Segelstrecke noch einmal die volle Kraft der Natur zu spüren – mit kräftigem Wind und würdigem Wellengang, der für manch kleinere Teilnehmer der Regatta eine echte Herausforderung darstellte.

Die letzte Nacht vor dem Einlaufen in Klaipeda war gleichermaßen „knackig, fordernd und zufriedenstellend“ – besonders für mich, da ich die Freude hatte, die Nachtwache am Ruder verbringen und in meinen 19. Geburtstag „reinsteuern“ zu können.

Welch eine schöne Zeit, die sich weiter nach Stettin und mit weiteren tollen Erlebnissen fortsetzte...

Julian Reinke

... ESPRIT SEGELN – SOMMER 2017

Auch mir hat es die Förderung der S.T.A.G. ermöglicht, am Tall Ships Race 2017 auf der Esprit mitzusegeln. Und ich war, genau wie Julian, auch schon ab Helsinki an Bord dabei und segelte Race 2 und Race 3 mit. Klaipeda war unser zweiter Tall Ships-Hafen. Wir waren eines der ersten Schiffe, zu Beginn kam uns der Hafen leer und traurig und die Stadt heruntergekommen und düster vor. Doch als immer mehr Schiffe in Hafen anlegten, wurde er bunt und die ganze Stadt bekam eine Atmosphäre von Urlaub und im Sommer. Wir hatten ein paar superschöne Tage und ein klasse Sportevent in Klaipeda. Aber das Beste war, dass wir bei der Crew Parade den Preis „Best Crew in Crew Parade“ gewonnen haben! Diesen Preis bekam die Esprit beim TSR 2017 schon zum zweiten Mal. Super gemacht, Crew of Esprit!!!

Beim Verlassen des Hafens regnete es in Strömen, so als ob das Wetter unsere Stimmung, Klaipeda verlassen zu müssen, widerspiegelte. Am gleichen Tag fand dann auch der Start statt, wir waren vier Minuten nach dem Start unserer Klasse über die Linie und setzten direkt Kurs auf den ersten Wegpunkt, den wir dann auch gegen Mitternacht umfuhren. In der Nacht hatten wir mit „wechselnden Winden“ zu kämpfen, was so viel bedeutete wie kein Wind.

Die letzte Etappe war wegen der schlechten Windverhältnisse für die Großsegler bereits nach zwei Tagen zu Ende, Esprit - als drittschnellstes gesegeltes Boot der Flotte - befand sich da bereits schon wenige Meilen vor der Ziellinie! Das dritte Race dauerte ungefähr zwei Tage, bis am Ende wegen der schlechten Windrichtung für die Großsegler die Regatta abgebrochen wurde. Zu dem Zeitpunkt waren wir 10 Seemeilen vor der Ziellinie, die wir dann trotzdem noch, als drittes Schiff, überfuhren.

Dann setzten wir Kurs auf Stettin, unserem Endhafen. Kurz vor der Küste Polens warnte uns ein anderes Schiff vor einem schweren Unwetter, woraufhin wir noch rechtzeitig die Segel bergen konnten. Verschont von den schweren Regenschauern und Sturmböen bis 9 Bft durften wir dem tiefschwarzen Unwetter zuschauen.

Mit einer wunderbaren Sicht auf den tiefgrauen Himmel und die Regenschwaden des Gewitters motorten wir in einen kleinen Hafen an der Küste vor Stettin. Wir hatten zwar in diesem Moment bis zu neun Windstärken, bekamen aber glücklicherweise den schweren Regen nicht ab.

Am nächsten Morgen machten wir uns dann auf den Weg nach Stettin. Als wir einliefen, wurden wir von der Presse und vielen interessierten Menschen begrüßt. Es war schön da - auch ohne die ganzen anderen Schiffe im Hafen eine super Atmosphäre. Wir hatten auch in Stettin eine richtig schöne Zeit und wunderbares Wetter. Alles in allem war das Tall Ships Race auf der Esprit ein unvergesslicher Segelurlaub und ich freue mich auch schon riesig auf das nächste Jahr: hoffentlich wieder auf der Esprit beim TSR!

Liebe Grüße

Jørdis Stamm

Schülerin aus Bremen

DIE FRANZIUS MIT EINER JUNGEN STUDENTEN-FRACHT AUF FORSCHUNGSREISE

In den beiden letzten Jahren hatte unser Weserkahn **Franzius** das Glück, eine Ladung junger Studenten von der Hochschule Bremen in ihrem „Laderaum“ unterbringen zu können. Die Hochschulleitung hatte beschlossen, dass im Sommer-Semester 2016 und 2017 jeweils eine Projektwoche im Rahmen des EU-Projekts „Blue Growth“ stattfinden sollte. Bei „Blue Growth“ geht es um eine sehr umfangreiche Bandbreite von Themen rund um die Meere. Insofern lag es nahe, diese Projektwoche mit Studenten aus den 4 internationalen Studiengängen Ship Management (Nautik), Shipping and Chartering, Schiffbau und Meerestechnik sowie technische und angewandte Biologie durchzuführen. Ziel war es, dass vor der Reise festgelegte Themen interdisziplinär bearbeitet werden. Die Themen ergaben sich aus dem Fahrtgebiet der jeweiligen Reise. Sie konnten aus einem Portfolio ausgewählt werden.

Für den Studiengangsleiter des Fachbereichs Nautik Prof. Thomas Jung und dem Dozenten Thomas Hinzen war sehr schnell klar, dass für eine solche Exkursion der Weserkahn Franzius das geeignete Schiff war. In seinem großen Laderaum mit dem langen Tisch in der Mitte konnte nicht nur zusammen lecker gegessen, sondern auch sehr gut Seminararbeit geleistet werden. Da beide Dozenten auch Mitglied im Verein Bremer Weserkahn Franzius e.V. sind, konnte im Törnplan schnell ein freier Zeitraum von 5 Tagen innerhalb der Woche gefunden werden.

Die erste Reise begann in Hamburg im Anschluss an den Hamburger Hafengeburtstag. Das Stammcrew-Team bestand aus Skipper Thomas Hinzen, Co-Skipper Thomas Jung, Wachführer Felix Mumberg, Student des Studiengangs Schiffbau und Meerestechnik an unserer Hochschule, und Wachführerin Miranda Schultz, ehemalige Studentin bei uns und inzwischen aktive Nautikerin auf einem Errichter-Schiff. So konnte Miranda zum Thema „Einpflanzen“ von Windgeneratoren auf See Interessantes vermitteln.

Der Start in Hamburg war hektisch. Das lag nicht nur an unserem sehr zentralen Liegeplatz im Brandenburger Hafen an den Landungsbrücken. Es gab viel zu tun an diesem Morgen. Proviant musste eingekauft, nebenbei das Schiff gecheckt und zwischendurch verholt werden. Außerdem stand ein Vortrag beim nahe gelegenen Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie zum Thema Raumordnung auf See auf dem Vormittagsprogramm. Nachdem wir das alles geschafft hatten, bedrängten uns auch schon mittags die Hamburger Hafen-Barkassen, die wieder auf ihre angestammten Liegeplätze verholen wollten. Deshalb musste die obligatorische Sicherheitseinweisung erst auf See, sprich: auf der Elbe stattfinden. Das Wetter war wunderschön. Sonne, Schäfchenwolken und ein mäßiger Wind aus Südost. Also wurden schon bald Segel gesetzt, Großsegel und Fock reichten für den Anfang. Selbst gegen die Tide machten wir gute Fahrt über Grund.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE



Die **Alexander von Humboldt II** überholte uns auf ihrer Ausreise nach England bei mitlaufendem „Unterwassersegel“. Wie zu Beginn jedes Törns gab es bei uns an Bord zunächst einmal genügend zu lernen. Damit war der Nachmittag ausgefüllt. Die Nacht verbrachten wir hinter Pagensand gegenüber der Krückau-Mündung vor Anker. Einige Zeit nutzen wir die Vorteile eines Plattbodenschiffes und lagen dort nachts auf Grund fest.

Mit dem Morgenhochwasser um 5 Uhr setzten wir unsere Reise mit Ziel Cuxhaven fort. Zu beobachten waren gerade drei einlaufende Groß-Containerschiffe, die als außergewöhnlich große Fahrzeuge auf der Flut nach Hamburg fuhren. Wetter und Wind waren uns immer noch gnädig. Mit Südostwind und Ebbstrom segelten wir die Elbe zügig abwärts. Bei Brunsbüttel mussten wir allerdings unser „Unterwassersegel“ anschmeißen, da uns am frühen Nachmittag der nächste Programmpunkt mit einem Besuch der Verkehrszentrale Cuxhaven erwartete. Der dortige Leiter, Herr Herrmann, hatte für unsere Ladung Studenten einen sehr interessanten Vortrag zum Thema „Großschiffahrt auf der Elbe“ vorbereitet. Einen Blick in die Verkehrszentrale mit den Nautikern vom Dienst und in die Radarberatung durch die Lotsen durften wir ebenfalls werfen. Und da das Pollution Control Vessel Mellum dort beim Wasser- und Schifffahrtsamt gerade an der Pier lag, ermöglichte Herr Hermann uns noch eine spontane Führung mit dem Kapitän der Mellum über sein interessantes Schiff.

Am nächsten Morgen war natürlich wieder sehr früh Hochwasser. Eigentlich führte unsere Reiseplanung über den Wattrücken zwischen Cuxhaven und Neuwerk ins Revier der Weser. Der Wind hatte inzwischen auf Ost gedreht. Auf Nachfrage am Tag vorher beim Besuch in der Verkehrszentrale meinte Herr Hermann, dass keine Mindertiefe im Bereich der Elbe gemeldet sei, es aber bei 1,30 m Tiefgang wegen des Windes sicherer wäre, nicht über den Neuwerker Wattrücken zu segeln. Also wurde der Reiseplan geändert und es ging mit dem ablaufenden Wasser unter Segeln weiter in Richtung Elbmündung. Bei glattem Wasser hatten wir schon bald die Inseln Neuwerk und Scharhörn an Backbord querab. Danach querten wir das Fahrwasser der Elbe und setzten zusätzlich Besan und Klüver. So rauschte unser „alter“ Lastkahn mit Baujahr 1999 herrlich mit halbem Wind nach Norden. Wir übten Halsen und Wenden, bis Helgoland quer an Backbord peilte. Wieder auf Südkurs konnten wir mit dem nun auflaufenden Wasser über das Scharhörn-Riff durch das „Robbenloch“ in die Wattfahrwasser „Nordertille“ und „Ostertille“ bis zum Spiekaer Tief segeln. Der Wind drehte schließlich immer mehr rechts und wurde weniger. Also hieß es 2 Seemeilen vor unserem Tagesziel „Klar zum Segelbergen“. Mit Unterstützung der Maschine fanden wir einen geeigneten Platz zum Trockenfallen für die Nacht auf dem Neufelder Watt. Ruhe im Schiff. Auf dieser Reise wollten wir auf jeden Fall einmal im Watt auf dem Meeresboden spazieren gehen. Also blieben wir bei gutem Wetter auch den nächsten Mittag noch hoch und trocken liegen, um zu einer kleinen Expedition über den Meeresboden aufzubrechen. Das Ziel war die kleine Ortschaft Spieka-Neufeld. Der „Spaziergang“ führte bei einigen Studenten zu Watterfahrungen mit Muschelbänken, Schlickwatt und Priel-Kanten, wo man normalerweise auch nicht hingehen sollte. Manche mussten das deshalb aber trotzdem versuchen. Erfahrung macht klug. Schlick überall. Immerhin konnten wir das Festland erreichen und durften wegen der Tide auch sofort wieder zurück zum Schiff laufen, bevor dieses wieder aufschwamm.

Am Abend verholten wir unter Maschine durch das Weser-Elbe-Wattfahrwasser bis zum tiefen Wasser im Wurster Arm, wo wir die Nacht vor Anker verbrachten. Der Abschluss dieser Reise war wieder von bestem Segelwetter gekennzeichnet. Mit Südwestwind segelten wir den Wurster Arm und die Tegeler Rinne seewärts. Auf der „kleinen Tegeler Plate“ im Mündungsgebiet der Tegeler Rinne arbeitete gerade ein Errichterschiff und „pflanzte“ Windgeneratoren dicht am Rande des Nationalparks Wattenmeer. Miranda wurde ganz aufgeregt. Es war ein Schwesterschiff von dem Errichterschiff, auf dem sie gerade arbeitete. Sie hatte viel vom Leben auf diesen speziellen Fahrzeugen zu erzählen. Nach dieser kleinen Reise auf der Franzius sollte ihr nächstes Einsatzgebiet China sein, wo trotz weiterem Ausbau der dortigen Kohlekraftwerke natürlich auch Windgeneratoren „gepflanzt“ werden sollten. Wir durchquerten ein Feld ankernder Klappschuten



und wendeten beim Leuchtturm „Roter Sand“. Auf Backbord-Bug konnten wir dann mit der Flut unser Reiseziel Bremerhaven mit halbem Wind anliegen. Segelbergen, Einschleusen, Festmachen, Gruppenfoto und die Pilotreise war zu Ende. Alle waren zufrieden und mussten nun nur noch ihre Hausarbeiten schreiben.

Die diesjährige Forschungsreise 2017 im Rahmen von „Blue Growth“ führte die „Studentenladung“ in das Fahrgebiet der Jade. Es stand eine Rundreise ab/an Bremerhaven auf dem Plan. Das Stammcrew-Team bestand wieder aus Skipper Thomas Hinzen. Co-Skipper war dieses Mal Patrik Sell, Student an unserer Hochschule im Studiengang Schiffbau und Meerestechnik und gleichzeitig unser jüngster Skipper der Franzius. Unser Student Felix Mumberg war wieder als Wachführer dabei. Felix hatte dieses Mal für drei Tage einen Essensplan entworfen. Für diese drei Hauptmahlzeiten wollte er in der Kombüse den Hut aufhaben. Weiterhin war Silke Bothfeld als Wachführerin dabei. Sie gehört zu den neueren Stammcrewmitgliedern der Franzius und ist ebenfalls an der Hochschule Bremen beschäftigt.

Die Ladung der Franzius bestand dieses Jahr aus diversen Gründen mehrheitlich aus Studenten der Schiffbau und Meerestechnik sowie einigen Nautikstudenten. Wie im Jahr zuvor war das Hochwasser wieder früh morgens und abends. Die Tide bestimmte wieder unsere Reiseplanung und damit unseren Lebensrhythmus. Das führte dazu, dass die Studenten auch im Laufe dieser Reise immer um 5 Uhr aufstehen mussten.

Der erste Tag war weniger hektisch als damals in Hamburg. Wir hatten morgens genügend Zeit, uns für 5 Tage mit Proviant zu versorgen. Zum Mittagessen mit Bretonischer Fischsuppe hatten wir den Bremer Hafenkapitän Andreas Mai eingeladen. Er ist für Bremen und Bremerhaven zuständig. Nach dem Essen referierte er in unserem schwimmenden „Hörsaal“ zum Thema Häfen. So fragt er u. a. in die Runde: Wie kommt eigentlich das Wasser in den abgeschleusten Teil der Häfen? Könnte da ein Problem sein? Außerdem machte er an Beispielen klar, welche Institutionen mit welchen Interessen an einem Hafenkapitän zerren.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

Herr Mai stellte fest, dass ein Hafenkaptän jedenfalls nicht nur ein breites Fachwissen braucht, sondern auch eine gewisse Gelassenheit in seinem Beruf. Seine Stelle würde übrigens bald frei werden, weil er bald in Rente gehen wird, bemerkte er beim Abschied mit Blick auf die Nautik-Studenten, die über ihre zurzeit nicht so guten Berufsaussichten auf See nachgedacht hatten.

Der erste Teil der Sicherheitseinweisung fand noch im Hafen statt. Die Fotografin der Hochschule Sabrina Peters machte vor und beim Auslaufen noch ein paar Schnapsschüsse. Das Schleusentor öffnete sich und wir fuhren ins Fahrwasser der Weser hinaus mit dem Gedanken, was wird uns diese Reise wohl erwarten? Der Wetterbericht sagte für heute wenig Wind voraus, abends evtl. Gewitter, in der Nacht und bis nächsten Mittag fast Flaute und danach Winde aus West und zunehmend bis Bft. 6. So sollte es auch kommen. Wir hielten trotzdem an unserer ursprünglichen Reiseplanung fest, die Weser rauszufahren, um dann nach einer kurzen Distanz nach Westen entweder durch das Harle-Fahrwasser zwischen den Inseln Wangerooge und Spiekeroog den Hafen von Wangerooge erreichen zu können oder, falls der westlich angesagte Wind zu früh einsetzte, östlich von Wangerooge durch die Blaue Balje ins Wattenmeer zu laufen.

Zunächst einmal passierten wir aber das Container-Terminal in Bremerhaven ganz im Westen außerhalb des Fahrwassers, um die Großschiffahrt nicht zu behindern. Die neue Crew bekam weitere Einweisungen zum Thema Sicherheit und Leben an Bord. An diesem ersten Tag fuhren wir bis zu einer Sandbank am Weser-Elbe-Wattfahrwasser, die uns gut bekannt ist. Sie liegt in der Zone II des Nationalparks Wattenmeer. Dort liefen wir abends vorsichtig auf Grund. Über Land im Westen zog ein Gewitter auf, das uns aber nicht erreichte. Nachdem das Wasser weg war, konnten wir einen ersten Spaziergang auf dem Meeresboden unternehmen. Mit vereinten Kräften wurde der Anker mit genügend Kette ausgebracht, indem wir ihn in Richtung der später einsetzenden Flut auf seine Position zogen und ihn dort in den Sand ruckelten. So etwas hatten die angehenden Berufsnautiker noch nicht erlebt. In der Nacht lagen wir bei Flaute ruhig auf Sand. Ein im tiefen Priel vorbeifahrendes Fischereifahrzeug erschreckte mit seinem Scheinwerfer unsere Ankerwache. Aber keine Sorge, hier auf dem Sand gab es keine Kollisionsgefahr.

Um halb 5 wurde es hell. Unser Schiff schwamm wieder und wir hievten den Anker auf. Flaute. Also ging es mit unserem „Unterwassersegel“ weiter im Fahrwasser Wurster Arm nach See. Nach dem Frühstück unter Deck tauchte bald das Feld der Windgeneratoren draußen auf der „Kleinen Tegeler Plate“ aus dem Dunst auf. Letztes Jahr war das Feld noch im Bau. Nun standen alle Generatoren in Tuchfühlung zum Nationalpark Wattenmeer. Auch hier draußen gab es fast keinen Wind. Dafür wurde es inzwischen immer diesiger. Das Radargerät war im Einsatz und eine gute Hilfe. Wir steuerten nun unter Maschine einen westlichen Kurs, kreuzten das Fahrwasser der Weser, hörten immer wieder die Lagemeldung der Verkehrszentrale Bremerhaven ab, kreuzten später das Jade-Fahrwasser und beobachteten die Swath-Schiffe der dortigen Lotsen-Versetzer. Inzwischen war es Mittag geworden. Niedrigwasser war vorbei und Wangerooge lag quer an Backbord im Dunst. Der Wind begann wie vorhergesagt aus Südwest zu wehen. Also setzten wir zum ersten Mal auf dieser Reise die Segel und kreuzten gegen das zunehmend auflaufende Wasser weiter nach Westen, welches mühsam war. Das trainierte die Wendemanöver unter Segel. Am späten Nachmittag nahm der Wind weiter zu und drehte etwas nach Westen. Der Wetterbericht hatte Recht behalten. Eine Stunde vor Hochwasser holten wir die Segel





ein, um über die Barre des Harleriffs in das Harle-Fahrwasser zwischen Wangerooge und Spiekeroog einzulaufen. Die Barre ist eine flache Stelle draußen vor dem Seegatt zwischen den beiden Inseln. Diese vorgelagerten Sände und damit auch die Fahrwasser unterliegen immer wieder großen Veränderungen. Wir konnten schon bald bemerken, dass die Positionen der Fahrwassertonnen nicht mehr mit den in der Seekarte eingezeichneten Positionen übereinstimmten. In diesem Fall verließen wir uns natürlich nicht auf die aktuelle Seekarte neuesten Datums, sondern auf die aktuellen Positionen der Fahrwasser-Tonnen. Für die angehenden Berufsnautiker war dies sicherlich eine neue Erfahrung. Auf den Brücken in der

Berufsschiffahrt gewinnt die Wertigkeit von ECDIS, des Electronic Chart Display and Information System, welches mehr beinhaltet als nur eine einfache elektronische Seekarte, eine immer größer werdende Bedeutung. Das ECDIS ist das zentrale Navigationsinstrument, dem die Nautiker immer mehr vertrauen müssen. Denn auf Schiffen mit gedoppelter ECDIS-Ausrüstung brauchen keine Seekarten aus Papier mehr an Bord zu sein. Hier im Watt konnten die Studenten nun eine Navigation kennenlernen, bei der mit langsamer Fahrt nach Sicht gefahren werden muss, weil die aktuelle Seekarte schon wieder „veraltet“ war. Dabei muss man das Echolot immer im Blick behalten. Es geht hier um ein under keel clearance von 1 m, manchmal auch weniger.

Inzwischen hatte der Wind auf West 6-7 Bft. aufgefrischt. Wir befanden uns sicher zwischen den Inseln im Watt. Vor uns kreuzte von Spiekeroog kommend ein anderer Plattbodensegler unseren Kurs. Es war das S.T.A.G.-Schiff **Verändering**, die nur unter Fock segelte und ebenfalls den Hafen von Wangerooge anlaufen wollte. Da sie im Hafen als erstes Schiff fest war, konnten wir im Hafen schön längsseits festmachen und brauchten keine Leinenwache gehen. Es gibt dort keinen Schwimmponton für Schiffe unserer Größe.

Bis zum Abendessen schwärmte unsere Ladung Studenten gruppenweise zum Landgang auf Wangerooge aus. Bis zum Ort war es ein langer Spaziergang. Aber es fährt auch eine Bahn, deren Abfahrzeit allerdings mit dem Fahrplan der Fähren abgestimmt ist. So hatten einige Studenten eine kleine Wanderung unternommen. Irgendetwas Spezielles musste auch für die nächste Mahlzeit noch eingekauft werden.

Am nächsten Morgen briste es immer noch aus West mit 6 Bft. Um 5 Uhr ging es wieder los. Wir liefen durch die Telegraphenbalje und folgten dann den Pricken des Wangerooger Wattfahrwassers nach Osten. Dabei machten wir 4,5 kn Fahrt vor Topp und Takel, also ohne ein gesetztes Segel, immer schön mit dem Wind von achtern. Auf diesem Streckenabschnitt lernten die Studenten nach Pricken navigieren und zu steuern. Pricken stehen dort, wo das Fahrwasser bei Ebbe kein Wasser mehr hat. Die Veränderung folgte dicht hinter uns und versuchte uns ständig mit ihrer gesetzten Fock zu überholen, welches ihr auch fast gelang.

Nach einer Stunde erreichten wir unser Tagesziel, das Ostende der Insel Wangerooge, wo wir uns trockenfallen lassen wollten. Vor Ort angekommen, sondierten wir am Ankerplatz zunächst die Wassertiefe per Echolot und warfen dann den Anker, während die Veränderung weiter nach Osten Richtung Jade segelte. Als das Wasser weggelaufen war, wurde ersichtlich, dass wir auf leicht schlickigem Grund zu Liegen gekommen waren. 50 m weiter östlich hätten wir auf schönstem Sandgrund gelegen. Aber was liegt, das liegt. Schuld ist immer der Kapitän.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

Trotzdem unternahmen einige Studenten bei frischem und kühlem Wind Exkursionen zu der riesigen Sandfläche im Osten der Insel, auf der uns der Westwind vor sich herschob. Für den Nachmittag stand Seminararbeit in unserem Laderaum auf dem Programm. Es gab eine Einführung zum Thema wissenschaftliches Arbeiten von Silke. Anschließend wurden eingehend die Themen der einzelnen Gruppen besprochen, die ja nach der Reise als Hausarbeit noch auszuarbeiten waren.

Am Abend wurde unter der Regie von Felix gekocht. Die Kochgang hatte ein sehr gutes Essen zubereitet. Ankerwache. Mitternacht lagen wir wieder auf Grund fest und morgens um 5 Uhr hatten wir wieder genügend Wasser unterm Kiel, um unsere Reise planmäßig mit Ziel Containerterminal Jade-Weser-Port Wilhelmshaven fortsetzen. Ab 08:30 Uhr erwarteten uns dort als Programmpunkt zwei Vorträge. Der Wind hatte abgeflaut. Frühstück auf See. Wir fuhren unter Maschine durch das Minsener-Oog-Wattfahrwasser immer schön den Pricken folgend Richtung Jade. Auch hier stimmte der ausgeprägte Fahrwasserverlauf nicht mehr mit der aktuellen Seekarte überein. Während wir den Kurven des Wattfahrwassers folgten, lief im Jade-Fahrwasser hinter der Insel Minsener Oog mit seinem markanten Radarturm ein großes Containerschiff nach See aus. Es sah für einige Zeit so aus, als wenn auf der Insel neue Gebäude errichtet worden wären.

Pünktlich um 8 Uhr liefen wir in den Servicehafen des Jade-Weser-Port ein. Wir hatten dafür schon vor der Reise bei Wilhelmshaven Port eine Erlaubnis beantragt. Die Erlaubnis war uns auch wegen unserer besonderen Fracht, die ja aus einer Ladung maritim interessierter Studenten der Hochschule Bremen bestand, problemlos erteilt worden. Wir sollten uns nur eine Stunde vor Ankunft noch einmal kurz per UKW melden. Das taten wir auch. Die Antwort war allerdings etwas ernüchternd. Zurzeit wären alle Plätze im Hafen mit Schleppern belegt. Wir sollten aber mal vor Ort mit den Schleppern reden. In diesen Hafen war sicherlich vor uns noch niemals ein Traditions- oder Sportfahrzeug eingelaufen. Ob das die dort ansässigen Schlepper mitmachen würden? Ein Lotsenboot fuhr vor uns in den Hafen ein. Der Lotse hatte sicherlich unser UKW-Gespräch mit Wilhelmshaven Port mitgehört. Als wir im Hafen waren, konnten wir erkennen, dass am Schwimmponton, wo sonst das Lotsenboot seinen festen Platz hatte, ein freier Platz war. Das Lotsenboot hatte sich für diesen Vormittag an einen dicken Schlepper längsseits verholt. Hiermit ein Dankeschön an die dortigen Lotsen und die verständnisvollen Schlepperkapitäne.

Mit einem Bus wurden wir zum Verwaltungsgebäude des Terminals gebracht, wo uns zwei sehr interessante Referate erwarteten. Herr Düßmann gab uns einen Einblick zu Bau und Infrastruktur und Herr Moehlmann zur Logistik des Jade-Weser-Ports. Mit dem Mittags-Niedrigwasser setzten wir unsere Reise nach Wilhelmshaven fort. Der Wind war inzwischen auf Nord Bft. 3 gedreht und so setzten wir gleich nach dem Auslaufen Großsegel und Fock. Wir segelten entspannt vor dem Wind die Jade einwärts bei wenig Schiffsverkehr. Einige Halsen waren nötig. Erst vor dem Nassau-Hafen mussten wir unsere Segel bergen. Dort machten wir am Schwimmponton fest. Hier in Wilhelmshaven war für heute noch ein weiterer Programmpunkt „abzuarbeiten“. Wir waren zu einer Führung im Wattenmeer-Besucherzentrum verabredet, die von Herrn Dates als Leiter der dortigen Bildungsarbeit durchgeführt wurde. Alle waren sehr beeindruckt von der Führung und dem Besucherzentrum. Der Abend klang an Bord bei Musik und schönstem Wetter aus. Wir lagen hier an einem Schwimmsteg und eine Hafenvache war nicht nötig. Es wurde dann etwas später als sonst.

Eigentlich sollte es um 5 Uhr wieder losgehen. Aber der Kapitän dachte, dass es auch um 6 Uhr noch reichen müsste, um von der Jade über das Wattenhoch der Kaiserbalje in das Wesergebiet zu kommen. Kein Wind, viel Sonne und wolkenloser Himmel. Es sollte ein schöner, warmer Tag werden, allerdings nicht zum Segeln. Also ging es zunächst mit kleiner Crew unter Maschine die Jade abwärts. Ein Teil unsere „Ladung“ musste sich noch von dem anstrengenden Abend zuvor erholen. Von der Jade ging es später rechts ab in das Fahrwasser der Kaiserbalje. An den Pricken

konnte man schon erkennen, dass das Wasser gefallen war und die Ebbe eingesetzt hatte. Kurz vor dem Wattrücken, dort wo das Stromkabel vom Festland zum Leuchtturm „Hohe Weg“ das Fahrwasser kreuzt, zeigte unser Echolot plötzlich anstatt 50 cm Wasser unter dem Kiel nur noch 10 cm an. Die Rudergängerin merkte, wie das Schiff nur noch schwer den Kurs halten konnte und eine Minute später saßen wir fest. Es nützte nichts, wir würden an diesem Tag nicht mehr wie geplant um 15 Uhr in Bremerhaven ankommen. Tide heißt Zeit. Wir waren zu spät. Das Wasser würde erst nach Mittag wieder auflaufen und dann könnten wir am späten Nachmittag wieder aufschwimmen, um unsere Reise mit Ziel Bremerhaven fortzusetzen. So kam es denn auch und wir hatten auf einmal Zeit. Wir nutzten nach dem Aufgrundlaufen das restliche Wasser zu einem sofortigen Bootsmanöver, welches in einem Badevergnügen endete. Kein Wind. Die Sonne brannte erbarmungslos vom Himmel. Es war der wärmste Tag der Reise. Auf dem Vor- und Achterschiff wurden Beduinenzelte aufgebaut. Einige Studenten trugen kleine Kämpfe im Watt aus. Eine Pricke wurde gefunden und von den Studenten wieder eingesetzt. Auf die Tide war Verlass, und als unser Kahn wieder aufschwamm, ging es wieder immer den Pricken entlang zum Fedderwarder Priel und von dort über den Mittelpriel in das tiefe Fahrwasser der Weser. Hier schloss sich unsere Rundreise. Während wir das Bremerhavener Container-Terminal passierten, war „Klar-Schiff“ angesagt. Und um 20:30 Uhr machten wir mit „etwas Verspätung“ im Neuen Hafen von Bremerhaven fest. Die ganze Ladung Studenten wurde wohlbehalten an Land abgeladen, wo sie schon von einigen Angehörigen erwartet wurden.

Beide Reisen waren sehr verschieden. Die Mischung aus Reisen im Takt der Tide, Bordleben, Landprogramm und traditioneller Seemannschaft hatte allen super gefallen und gelernt hatte auch jeder etwas. Wir hoffen, dass es nächstes Jahr wieder eine Forschungsreise mit der Hochschule Bremen ins Watt geben wird.

Thomas Hinzen
Kapitän der Franzius





AUF DER JOHANN SMIDT –

NACH DEM MOTTO: „I GOT A.., I GOT A.., I GOT A..“ ...

... freuten wir drei (Elisa, Kerstin und ich) uns über unseren gewonnenen Törn auf der **Johann Smidt**, den der Verein Clipper DJ5 „zur freien Vergabe der S.T.A.G. bereitstellte.“

Im Rahmen der Tall Ships Races sollten wir die letzte Regatta-Strecke von Klaipeda nach Stettin mitsegeln dürfen, doch bevor es überhaupt auf See ging, stand zunächst anderes auf dem Tagesplan: Organisierte Sport-Events für alle Crews, inklusive Parade und Party (es sei an dieser Stelle jedem freigestellt, in den beiden Letzteren eine Sportart zu sehen), sorgten überraschend schnell für das Kennenlernen der eigenen Crew. Wir, als selbsternannte „Grannys“ an Bord, (was natüüürrlich nicht der Übertreibung geschuldet war) hatten eine besonders junge Clique von Jungs an Bord, die am Ende des Törns nur noch liebevoll die „Johnnys“ genannt wurden – mal ganz abgesehen von ihren selbstgewählten Mädchennamen, um hohes Doppelnamen-Verwechslungs-Risiko an Bord zu vermeiden – nicht wahr, Emilia?

Und selbst dann hieß es weiterhin „Landgang“ für die Crew der **Johann Smidt**. Euphorisiert und mit neugieriger Hibbeligkeit, der Lust auf Seebrise und Wellengang, wurden wir noch einmal hart ausgebremst. Zur Auslaufparade aller Schiffe schafften wir ganze 200 Meter von der Pier, ehe es wieder zurückging – der Motor streikte und man sah entrüstete Gesichter an Deck. Von Zuhause kam das erste ironische Lob dank Online-Tracking: „Schönes Manöver!“ ... aber keine Frage: Problem wurde behoben, los ging's!

Endlich auf dem Wasser, mit neun freien Kojen und drei Hochleistungs-Wachen, gaben wir unser Möglichstes, um eine gute Platzierung im Race zu ergattern. Nach genussvollen Stunden zwischen Sonnenauf- und -untergang, inmitten von Wetterphänomen mit 360°-Panoramablick und frischen Winden, erreichte uns die Nachricht, dass das Race um 1100 UTC beendet würde,

um während des Festivals in Stettin keinen schifflosen Hafen präsentieren zu müssen. Da wir uns recht gut geschlagen hatten und in günstiger Funk-Position zum Land standen, baten uns andere Schiffe, wie im Gänsemarsch funkend, ihre Koordinaten durchzugeben: „Johann Smidt, could you relay our coordinates?“ – Für unseren Kapitän Niko natürlich überhaupt kein Problem!

In noch günstigerer Position waren wir wohl für die Tara, ein dänisches Schiff, das aufgrund der Windrichtung und zu wenig Treibstoff halbwegs hilflos war. Da hieß es: Motor anschmeißen, die Tara einsammeln und schleppen, bis die ersten Bojen vom Ausguck gemeldet wurden.

Der Stettiner Hafen, geschmückt mit schönsten Schiffen und übersät mit den höchsten, größten, tollsten Fahrgeschäften aus Kindertagen, bot nach polnischer Kultur ein spaß-sättigendes Angebot und erlag einer Parade aus Enten, Fischmännern, Meerjungfrauen, Uniformierten und Einhörnern. ... Seeleute und Marine sollen bekanntlich noch am besten feiern können, und so erfreuten wir uns nächstens am Endlos-Feuerwerk, Musik der goer und natürlich nicht zuletzt an unserem Preis für die beste Kommunikation! Stolz wie Bolle hatten viele von uns ihren ersten Moment auf einer Bühne vor Tausenden und nahmen die Müslischale ... äh, den Pokal entgegen.

Außerhalb der ganzen Race-Veranstalterei und auf dem Weg nach Bornholm wurde es entspannt an Bord. Die Manöver wurden so gemütlich wie möglich und so akkurat wie nötig gefahren. Bei Windstille wurde die Decksdusche ausgepackt und die warmen Sonnenstrahlen bei Kartenspiel in achterlicher Runde genossen. Schöne Erinnerungen, ahoi!

Ich sage immer: An Bord sind alle bekloppt und haben ne Macke – und dabei nehme ich mich selbst keineswegs raus! Genau darum geht es ja. Das ist es, was ich an Bord so sehr liebe! Du nimmst immer wieder den Wellengang in Kauf, der dir ein Karussell in den Bauch stellt. Du gibst dich nicht damit zufrieden, einmal auf Bornholm gewesen zu sein, denn du willst es immer wieder besuchen, solange du per Schiff andockst. Du bist immer wieder auf die Chaoten gespannt, die dich in deiner Wache begleiten und schließt sie letztendlich in dein Herz – weil sie dich verstehen. Weil sie mitunter die schönsten Momente mit dir teilen... vom Humor ganz zu schweigen!!

Hiermit liebste Grüße an meine Johann-Crew – lange nicht soviel gelacht! ... Und bald erzähle ich euch auch mal, wie das mit der Stettiner Straßenbahn war.

Krissi (kennt nun die stürmische Liebe)



DESTINATION GOTLAND – MIT DER ROALD AMUNDSEN

Da stehe ich also, mit meinen Plünnen auf dem Rücken, den Pulli in der Hand, die Gummistiefel außen am Rucksack festgemacht, und schaue an heruntergekommenen Gebäuden vorbei auf das Meer. Wenn man in Sassnitz am Bahnhof ankommt, fühlt es sich ein bisschen an wie am Ende der Welt. Die Sonne scheint warm, der Himmel ist blau und weit. Mit gemischten Gefühlen gehe ich hinunter zum Stadthafen, wo die ROALD AMUNDSEN liegen soll, und frage mich, was mich in den nächsten zwei Wochen auf der Reise nach Visby und zurück nach Sassnitz wohl erwartet. Das erste Mal Rahsegeln! Vorher bin ich nur auf Schonern gefahren, wo man alle Segel von Deck aus bedient.

Als ich an Bord ankomme, sind meine Bedenken verflogen. An Deck ist ein Sonnensegel gespannt und vier Bierbänke sind aufgebaut, es herrscht frohe, gelöste Stimmung. Einige Leute sitzen und schnacken, andere stauen frisches Obst und Gemüse in rote Kisten, die sie dann unter Deck verschwinden lassen; jemand kommt mit einer Liste auf mich zu, fragt nach meinem Ausweis. „Na, dann sind ja fast alle da.“ Hilde führt mich mit zwei anderen Neuankömmlingen unter Deck durchs Schiff, teilt uns Kojen zu, erklärt das Muggen-System mit den Nummern und der gelben Kiste, zeigt uns Duschen, Toiletten, die Messe, die Haken im Tigergang,

Kombüse... Anschließend gibt sie uns beim Steuermann ab, der uns Klettergurte austeilte und zeigt, wie man sie anzieht. „Ich empfehle: Immer erstmal kräftig schütteln.“

Wieder an Deck gibt es erstmal Mittagessen und Gelegenheit, die anderen Mitsegler vorsichtig in Augenschein zu nehmen. Frauen und Männer aus verschiedensten Ecken Deutschlands klönen und schmausen miteinander. Einige kennen sich schon von früheren Törns oder erst seit letzter Woche, andere sind zum ersten Mal auf einem Segelschiff.

Für 14 Uhr wird ein All Hands anberaumt, vorher das Deck aufgeklart: Sonnensegel weg, Bierbänke weg, alle mal mit anfassen, die nix zu tun haben. Dann also begrüßt uns der Kapitän, wir nehmen die Wacheinteilung vor und anschließend die Sicherheitseinweisung. Hernach erfolgt die Einweisung ins Rigg in den Wachgruppen. Wache I hat von 0-4 bzw 12-16 Uhr Dienst und ist hauptsächlich für den Vortopp zuständig. Nicht am laufenden Gut festhalten, nicht auf den Witwenmacher treten und auch nicht auf den Schandeckel. Alles festbändseln, was runterfallen könnte: Werkzeug, Brille, Mütze. Und dann hochklettern soweit man möchte. „Wahrschau Fußpferd!“ Ich bin richtig stolz, dass ich es bis auf die Royal schaffe; meine Höhenangst hab ich offenbar an Land vergessen.



„Land stinkt ja bekanntlich, also wollen wir mal sehen, dass wir loskommen und vor Rügen ankern. Morgen dann in aller Frühe Anker auf und Kurs auf Visby“, erklärt der Kapitän seine Reisepläne. Die Bunker sind voll, die Grauwassertanks leer, klar vorn und achtern! Zum Ankerplatz fahren wir unter Maschine, Wind ist an diesem Abend das einzige, was uns für die Reise noch fehlt. Wir stecken drei Schäkel Kette, teilen die Ankerwache ein und üben ein bisschen Webeleinstek auf Slip, damit das morgen beim Segelauspacken im Rigg klappt. Während die Ankerwächter in ihren Job eingewiesen werden, versuche ich mich unter Deck mit der Zahnbürste im Mund zu erinnern, wo noch mal der Waschraum war...?

Der nächste Tag beginnt sehr früh. Halb sechs wird geweckt. Ich ziehe mich an und gehe an Deck. Die ersten haben schon mit dem Hieven des Ankers begonnen – per Maschine. Welch ein Luxus, denke ich, bin ich doch schon auf Schiffen gefahren, wo das Hieven Aufgabe der Mannschaft ist – körperliche Ertüchtigung an frischer Luft, oder so ähnlich. Um sechs Uhr gibt es Frühstück mit Obstsalat, anschließend All Hands Segel auspacken und setzen, die Stagesegel zuerst. Zum Glück sind ausgebildete Deckshände an Bord, die die Toppsgasten dabei unterstützen, die Trainees an die richtigen Tampen zu stellen und schnell noch mal erklären, was holen und fieren bedeutet. Auf den Schonern, auf denen ich vorher gefahren bin, holten wir zu zweit oder auch mal zu dritt am Außenklüverfall, hier auf der ROALD stehen wir zu fünft oder auch mal zu sechst in einer Reihe und holen erst Handüberhand, dann zugleich, um die großen schweren Segel aufzuheizen.

Um zehn Uhr wird das All Hands aufgehoben. Ich verhole mich schnellstens noch mal in die Koje, um vor dem Mittagessen noch eine Mütze Schlaf zu bekommen, schließlich sind wir um zwölf Uhr wieder mit Wachwechsel dran. Schnell den Gurt antüdeln und ordentlich in Steuerbord aufstellen. „Willkommen an Deck dieses schönen Segelschiffs, liebe Wache I“. Wache III gibt uns einen Überblick über den Segelbetrieb der letzten vier Stunden, dann wünscht die abziehende Wache der aufziehenden Wache eine goode Wacht, und die aufziehende Wache der abziehenden

Wache „goode Ruh“ - und guten Appetit!

Unsere Wache vergeht mit Brassens, Ausguck und Ruder gehen, vor allem aber erstmal: Unterricht! Die Deckshand in unserer Wache malt für uns Trainees mit Kreide ein Schema auf das Holzdeck der ROALD. Geitau, Gordinge, Niederholer, Schoten, Hälse, fieberbare Rahen, Fallen, Mastgarten, Brassens, Nocken, Toppnanten, mir schwirrt erstmal der Kopf. Aber Johanna erklärt geduldig, was welcher Tampen macht und wo er zu finden ist. Sicher bin ich danach immer noch nicht, aber das schiere Durcheinander aus Tampen, Blöcken, weißen und holzfarbenen Nägeln sortiert sich langsam in meinem Kopf.

Im Ausguck gibt's gleich wieder was zu merken. „Wo, was, wie“, erklärt mir der Steuermann mit Hamburger Sprech. „Wenn du etwas siehst, sagst du mir zuerst, wo es ist, also zum Beispiel, zwei Strich backbord. Dann sagst du, was es ist, ein Fahrzeug oder eine Tonne oder ähnliches. Und wenn du nun noch erkennen kannst, in welche Richtung es sich bewegt, ja, dann sagst du mir das auch.“ Ich nehme mein Fernglas und beziehe wieder meinen Posten hinter der Nagelbank am Bug... Um drei Uhr bimmelt die Schiffsglocke: Kaffeezeit.

Nach der Wachablösung liegen Johanna und ich auf dem Holzdeck in der Sonne und schnacken, bis Claudia, Toppsgast der Wache II, kommt und Deckspülen ankündigt. Freiwachenleute sollten lieber höhere Gefilde aufsuchen, und so sitzen wir bis zum Abendessen auf der Grätling am Ruderstand, sehen in Backbord den Dueodde Fyr auf Bornholm und erzählen von den Urlauben dort, die schon viel zu lang her sind. Die Sonne scheint, das Handy hat kein Netz, das Zeitgefühl ist achteraus gefiert. „Isa, Backschaft!“, weckt mich jemand am nächsten Morgen. „Wo, was, wie“, denke ich verwirrt, beeile mich mit Anziehen, weil ich glaube zu spät zu sein und bin dann doch die erste in der Kombüse. Nicht ganz: Uli ist schon da. Auf der ganzen Reise übernimmt er freiwillig das Brot- und Brötchenbacken, eine riesige Entlastung für die Backschaft!!

FORTSETZUNG AUF DER
NÄCHSTEN SEITE

Zehn Minuten später ist unsere Vormittagsbackschaft vollständig angetreten und Claudia kommt herein. Da wir ohne Smut fahren, besprechen wir mit ihr als Proviantmeisterin den Tages- und Menüplan. Dann sprechen wir uns untereinander ab und gehen an die Arbeit. Nikki und Robin schnippeln Obstsalat, ich übernehme das Aufbacken in der Messe auf und koche Grießbrei. Um halb acht kommt die aufziehende Wache, um acht der Rest der Crew. Danach wechseln wir uns mit Spülen ab, schnappen Sonne und Seeluft, bereiten das Mittagessen vor und einen Kuchen für das Geburtstagskind. Pffirsichkuchen soll es werden, also ab in die Dosenlast. Die fühlt sich ein bisschen an wie ein enger, niedriger Dachboden, nur eben in einem Schiffsbauch.

Nach dem Essen wird die Backschaft abgelöst und ich spleiße mich wieder in meine Wache ein, die gerade Reinschiff macht. Später fahren wir unser erstes Manöver, eine Halse, ich darf ans Ruder. Die anderen geien Groß und Fock auf, brassen den Großstopp vierkant, dann rund den Vortopp. Um viertel nach drei stehe ich immer noch am Ruder und träume ein bisschen vor mich hin, da kommt Rudi und löst mich als Rudergänger ab. Gleich nach der Wachablösung gibt's die Möglichkeit, den Maschinenraum zu besichtigen. Ich bin sehr beeindruckt, aber an Deck gefällt es mir doch besser.

Unsere nächste Wache beginnt um Mitternacht mit Tampenjagd. Wer findet im Dunkeln den Vorobermarsniederholer und die Backbord-Royalbrasse vom Großstopp? Später sitzen alle aus der Wache am Ruderstand, auch der Ausguck darf von hier schauen, und Benedikt liest eine spannende selbstgeschriebene Geschichte vor. Leider können wir sie in dieser Nacht nicht zu Ende hören, weil wir Wache II wecken müssen.

Am nächsten Vormittag fällt jemand in der Backschaft aus wegen Seekrankheit, also helfe ich ein bisschen aus und komme dadurch leider ein bisschen zu spät zu meiner Wache. An Deck tummeln sich ungewöhnlich viele Leute; es hat sich herumgesprochen, dass ein MOB-Manöver geübt werden soll. Tatsächlich ertönt um kurz nach eins der Ruf „Boje über Bord“ und der Generalalarm holt auch die

letzten Mitsegler aus ihren Kammern an Deck. Obwohl bekanntgegeben wurde, dass es sich lediglich um eine Übung handelt, helfen alle mit, als wäre es ein Ernstfall und besonders die neuen Trainees staunen, wie schnell sich das Schiff von der Boje entfernt. Obwohl nicht alles glattgeht, haben wir die Boje gute 20 Minuten später wieder an Bord. Bevor wir aufklaren, gibt uns der Kapitän ein Feedback und Verbesserungstipps, dann ist All Hands wieder aufgehoben und wir kehren zum normalen Bordalltag zurück.

Abends wartet noch ein besonders schönes Erlebnis: Wir wollen vor Ölands Nordspitze ankern, also müssen alle riggfesten Mitsegler aufentern und die Segel beifangen. Ich arbeite mit Stefan auf der Bram, weiß aber gar nicht, wo ich hinschauen soll: auf meine schwedische Lieblingsinsel, in die Ferne übers Meer, runter aufs Deck... Als wir fertig sind, bleiben wir noch ein wenig, schnacken und genießen die Abendsonne.

In der Messe öffnen später der Kolonialwarenladen, wo man Roald-Devotionalien erwerben kann, und eine Kneipe mit Livemusik: der Kapitän hat ein Ankerbier erlaubt und einige Mitsegler greifen zu Instrumenten. Die anschließende Ankerwache teilen wir uns, damit jeder mal schlafen kann.

Am nächsten Morgen gibt es um sieben Frühstück und um acht ein All Hands, Anker auf unter Segeln soll es werden. Oben auf der Royal ist es noch ruhig und klar, aber als ich wieder an Deck stehe, rufen die Toppsgasten durcheinander, man muss sich konzentrieren, den richtigen herauszuhören. Manchmal bin ich nicht ganz sicher, am richtigen Tampen, geschweige denn, schon richtig wach zu sein. Nach dem Segelsetzen treten alle nach Toppen aufgestellt zum Manöver an, All Hands wird wieder aufgehoben, mit herzlicher Einladung an alle Freiwachen, beim Aufklaren zu helfen. Wir nehmen Kurs auf Visby, Ost-Nordost. Stefan kommt zu mir, wieder mal eine Liste in der Hand. „Du wolltest doch in der Hängematte schlafen? Wir suchen gerade Freiwillige, nächste Woche wird's nämlich richtig voll an Bord, wir haben nicht genug Kojen.“ Oha, eigentlich wollte ich das doch nur mal ausprobieren und nicht

gleich eine ganze Woche... Aber falls man so gar nicht in der Hängematte schlafen kann, kann man sich vielleicht mal jemandes Koje ausleihen, denke ich, und willige ein.

Nachmittags kommt Regina Maris, die alte Wikingerstadt, in Sicht. Höchste Zeit, die Segel zu packen. Wir beginnen bei der Fock, Johanna steht in der Mitte der Rah und leitet uns an: „Sooo. Hier ist unsere erste schöne Falte, habt ihr sie alle? Und zu-gleich! Und jetzt diese schöne Falte! Backbord, seid ihr klar? Und zu-gleich!“ Beim Anlegemanöver senkt sich eine erwartungsvolle, konzentrierte Stille auf das Deck, nur die Kommandos des Steuermanns und der Toppsgasten sind zu hören.

Samstagmorgen werden die von Bord gehenden Mitsegler verabschiedet. Ein Großteil der Mannschaft bleibt an Bord und fährt mit zurück nach Sassnitz. Anschließend haben wir Landgang in Visby. Vorher wartet aber noch mein Umzug in die Hängematte. Ich schnappe mir erst Uli und dann Dieter, um mir den richtigen Knoten für die Hängematte zeigen zu lassen. Wir tüfteln ein bisschen zu dritt, dann haben wir einen guten Platz gefunden. Ich sammle meine Plünnen aus Kammer sechs und räume alles in die Messelogs, dann geht's an Land. Vorbei an alten Kirchenruinen

und der Stadtmauer, zwischen winzigen bunten Holzhäuschen hindurch erkunde ich das Städtchen – und treffe an jeder dritten Ecke Mitsegler. Visby ist wirklich klein, aber traumhaft schön.

Nach dem Abendessen werden auf der Roald die neuen Mitsegler, die schon da sind, mit Gurten ausgestattet, den Wachen zugeteilt und ins Rigg eingewiesen.

Nach dem Mittagessen am Sonntag sind alle neuen und alten Crewmitglieder wieder an Bord. Klar vorn und achtern, wir wollen wieder ablegen. Pünktlich zum Manöver fängt es an zu regnen. Während die anderen die nassen Leinen einholen und die nassen Segel auspacken, stehe ich mal wieder in der Kombüse bei der Backschaft, diesmal mit Smut, der ist in Visby an Bord gekommen. Wir nutzen das schlechte Wetter und kochen für zwei oder drei Tage vor.

Bene weckt mich um halb zwölf nachts. „Du hast Wache. Es ist windig und es kommt bisschen Wasser über'n Zaun.“ Aaaach, denke ich, da bleibe ich lieber noch kurz liegen, gerade ist es so schön warm und gemütlich in der Hängematte. „Jetzt stehe schon auf!“ Na gut. Man muss sich ja auch noch das Ölzeug anziehen und den Gurt darübertüdeln...



Am nächsten Tag sammelt unser Steuermann die Wache I um sich, außer unserem Toppgasten. Der hat in ein paar Tagen Geburtstag, und Rüdiger schlägt vor, dass wir ihm etwas schenken. Wir bilden eine heimliche Arbeitsgruppe „Löwe“, stehen immer mal zu zweit, zu dritt oder zu viert in der Bootsmannslast und basteln unter Rüdigers Anleitung einen Löwen aus Tauwerkresten. In der folgenden Nachtwache ist es tatsächlich mal trocken an Deck! Leider ist der Wind weg. Das nutzen wir für ein kleines Backhalsen-Tänzchen: drei Freiwillige müssen Vortopp, Großstopp und Ruder darstellen, die anderen schauen und lernen, während unser Steuermann das Manöver im Mondschein dirigiert.

Am anderen Tag ankern wir in der Faxebucht. Nachdem die Segel beigefangen sind, erlaubt der Kapitän das Ausbringen der Badeleiter. Einige Mutige stürzen sich in die Fluten (Luft 17, Wasser auch, der Himmel grau), die besonders kühnen springen sogar vom Klüverbaum. Vor dem Kaffee flitzen wir unter die warme Dusche, und danach hören die meisten in der Messe zu, als der Kapitän eine Geschichte vorliest. Noch vor Mitternacht verlassen wir den Ankerplatz wieder, der Wind frischt auf.

Laute Rufe von Deck wecken mich am nächsten Morgen. Holt hier, brasst dort.... Ich will gucken gehen, muss mich aber erstmal bei dem Seegang aus der Hängematte lavieren. Im Tigergang läuft man abwechselnd gegen die Schapptüren und in das nasse Ölzeug der Wache II. Beim Frühstück in der Messe ist Festhalten angesagt. Deckshand Kerstin rutscht bei jeder Welle einmal zu mir rüber und dann wieder weg. Die Mucken schaukeln im Gleich-

schwung an ihren Haken und man sieht öfter mal die Ostsee an den Bullaugen der Messe lecken. Achtern an Deck stehen zwei oder drei Leute, denen nun doch die Seekrankheit ein bisschen zu schaffen macht, neben zwei oder drei anderen, die ihnen Ingwertee bringen. In der Kombüse herrscht ein ziemliches Getöse; sobald man gefunden hat, was man braucht, sollte man die Schapps schnell wieder schließen, sonst kommen einem alle Schüsseln auf einmal entgegen.

Als wir gegen Mittag in die Landabdeckung der Kreidefelsen geraten, beruhigen sich die Roald, die Schüsseln in der Kombüse und die Mägen der Mitsegler wieder. Dafür ist auch der Regen zurück. Das Segelpacken findet diesmal erst im Hafen statt, nach dem Kaffeetrinken. Abends machen wir uns an Land auf die Suche nach einer Kneipe, um den letzten Abend gebührend ausklingen zu lassen und uns vom bevorstehenden Törnende abzulenken.

Die Tage an Bord vergingen viel zu schnell, obwohl die zweite Woche ehrlich gesagt ziemlich verregnet war. Den Spaß und die gute Laune haben wir uns davon aber nicht vermiesen lassen. Ich habe unglaublich viel gelernt, über das Segeln, über die Roald, über die Menschen, die mitgefahren sind, und der Abschied fiel nicht unbedingt leicht. Herzlicher Dank geht an die S.T.A.G., die mir mit einer Förderung diese Reise ermöglicht hat. Und natürlich danke euch allen, die an Bord waren und diese Reise zu so einem schönen Erlebnis gemacht haben!

Wir sehen uns auf der Roald!

Isabelle Kuester
Trainee

„WIR FREUEN UNS, DASS IHR DA SEID!“

12. Treffen der Traditionsschiffe vom 4. bis 6. August 2017 in Leer

Diesem warmherzigen Willkommens-Motto konnten alle Besucher und wir, Nicole und Joey Fricke, allorts in liebevoller Art auf dem Festgelände rund „unner d' Rathuustoon“ begegnen. Auf Einladung der „Schipper Klottje“* unter dem Vorsitzenden Harald von Forstner hin durften wir innerhalb dieser perfekt organisierten und mit ungezählten freiwilligen Händen ausgestalteten drei tollen Tage als Repräsentanten im wahrsten Sinne des Worte die S.T.A.G.-Flagge hochhalten und mit vielen Gesprächen den zahlreichen See- und Sehleuten die Aufgaben der S.T.A.G. näher bringen.



Der Museumshafen Leer barst vor überwiegend holländischen Plattbodenschiffen, die von ihren privaten Eignern zu wahren Schmuckstücken aufpoliert waren. Auch unser Domizil, Besanwerer Friedrich im Besitz der „Schipper Klottje“, war zu den Open Ship-Zeiten ein begehrtes Foto- und Besuchsobjekt, das von Groß und Kleingentert und über und unter Deck entdeckt werden wollte. Währenddessen gab es ein abwechslungsreiches Programm auf der Bühne direkt an unserem Liegeplatz: Eine Vielzahl unterschiedlichster Gesangsgruppen, Shanty-Chöre, der Chor der „Voortvarende Vrouwen“ in ihren historischen Kostümen, und und und trugen zum akustischen Sich-Wohlfühlen bis spät in die Abende hinein bei.

Schon das aufwendig gestaltete Programmheft der „Schipper Klottje“ ließ erahnen, wieviel Herzblut von allen Beteiligten in diese über die Jahre hinweg gewachsene Veranstaltung gesteckt wird. Die Grußworte der Schirmherrin Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann, Landrat Matthias Grootte und der Oberbürgermeisterin von Leer, Frau Beatrix Kuhl, flossen über vor Respekt und Stolz auf die freiwilligen Helfer der „Schipper Klottje“, die unermüdlich in Organisation, beim Würstchengrillen und Getränkeausschank, hinter Theken und Infoständen – ja, es gab sogar einen Krabbenpulstand! – oder auch „nur“ im Hintergrund ihren ehrenamtlichen Dienst tun. Und zwischen all dem fröhlichen Treiben und bunten Buden verteilten die herzigen „Eerdmantjes“** in ihren grünen Röcken und roten Zipfelmützen als charmante Botschafter der Stadt Süßigkeiten an alle Besucher.

Und wie selbstverständlich erhielten auch wir S.T.A.G.-ler den „Schön, dass ihr da seid!“-Ausweis um den Hals gehängt, der uns wie alle eingeladenen Schiffsbetreiber und -Besatzungen zur Teilnahme an einem üppigen Brunch am Veranstaltungssamstag, ausgerichtet von den Frauen und dem Küchenchef der „Schipper Klottje“, berechtigte.

Am Nachmittag wurde es nur gefühlt ein wenig förmlicher: In der „Guten Stube von Leer“, im Historischen Rathaus mit prächtig verziertem Interieur, begrüßte Oberbürgermeisterin Kuhl auch uns per Handschlag und lud zum Tee-Empfang aus original ostfriesischem Porzellan auf Stövchen inkl. Gebäck, Kluntjes und Sahne für das stilechte Wölkchen. Untermalt vom Gesang des Männerchores „Kleintje Zilt“ nahmen Hunderte Personen im Prachtsaal Platz und hörten die Begrüßungsworte der Schirmherrin Frau Connemann sowie Oberbürgermeisterin Frau Kuhl, letztere sogar zweisprachig in Deutsch und Holländisch.

Abends wurde es beswingt: Zum Ausklang zeigte die „Garden City Company“ live und exklusiv für alle geladenen Gäste im stimmungsvoll dekorierten Innenhof des „Klottje-Huus“ ihr musikalisches Können. Ein herrlicher Abend in lauer Sommerluft, man wollte gar nicht mehr aufstehen!



FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

Um dem christlichen Aspekt der Seefahrt Tribut zu zollen, wurde am Sonntag um 11 Uhr zum Gottesdienst in die katholische Kirche von Leer unter der Führung eines evangelischen Pastors und eines katholischen Diakons eingeladen. Die Kirche St. Michael stellt eine Besonderheit dar, denn in ihr wird das Andenken an die „Lübecker Märtyrer“, drei katholische Kapläne und ein evangelischer Pastor, die sich mit Worten und Taten gegen die Nazi-Gräueltaten aufgelehnt hatten und dafür mit ihrem Leben bezahlen mussten, bewahrt.

Unser Fazit: Sehr gerne kommen wir in zwei Jahren wieder und bedanken uns nochmals herzlich für die überwältigende Gastfreundschaft! Bis dahin überbrücken wir die Wartezeit mit der Vorfreude auf den Weihnachtsmarkt der „Schipper Klottje“ – denn auch diese nächste Einladung dazu ist an uns bereits ausgesprochen worden!

Nicole und Joachim „Joey“ Fricke für den Vorstand S.T.A.G.

(Der Besanwerer Friedrich ist seit 2017 Mitgliedsschiff in der S.T.A.G. /
siehe auch <https://www.schippergilde-friedrich.de>)

* „Klottje“ bezeichnet ein fröhlich-geselliges Beisammensein

** Die „Eerdmantjes“ sind immer und jedem gegenüber hilfsbereite Zwerge, die in Leer beheimatet und Sinnbild für die Ostfriesische Gastfreundschaft, Herzlichkeit und Willkommenskultur sind.

VETER Y VOLNY: PRIVET, KAK DELA?

Ein Sommer, ein neues Schiff, eine zweisprachige Crew und viele neue Eindrücke...

Im Rahmen des deutsch-russischen Austausch-Projekts „veter i volny“ waren 25 junge Menschen aus Deutschland und Russland 18 Tage lang auf Reisen – 13 davon unter Segeln an Bord der Brigg **Roald Amundsen**. In dieser Zeit haben wir viel erlebt, viel gelernt und wuchsen zu einer bunt gemischten Crew zusammen. Unsere Reise ging von Kiel nach St. Petersburg, mit einem kurzen Zwischenstopp in Lettland.

Nach einem Treffen am Hamburger Hauptbahnhof hatten wir erst einmal zwei Übernachtungen am Strand von Kiel. Das war eine super Zeit, um sich untereinander kennen zu lernen, herauszufinden, wer wie heißt und wer abends noch mit Gitarre spielen und singen möchte. Eine große Truppe Jugendlicher mit einem Haus zur freien Vergnügung und gut vorbereiteten Teamern – was will man mehr?! Nach dieser Einstimmung ging es dann zurück in die Stadt Kiel. Und wir waren gespannt, wollten endlich das Schiff sehen und an Bord. Vorher ging es noch mit einer witzigen Stadtrallye durch Kiels Innenstadt und zu einigen Sehenswürdigkeiten. Die Aufgaben waren so gut durchdacht, dass die unterschiedlichen Sprachen kein Hindernis waren: Es lässt sich wohl nicht mehr feststellen, ob in unserer Seehundimitation ein Unterschied zwischen russischsprachigen Seehunden und deutschsprachigen besteht. Wir hatten auf jeden Fall eine gute Zeit in den bunt gemischten Gruppen. Da unser Start mit dem letzten Wochenende der Kieler Woche zusammenfiel, bot die Stadt einiges an Volksfest-Charakter, Angeboten wie einem Sportparcours oder leckeren Ständen mit internationalem Essen. Die Atmosphäre in der Stadt war super und wir haben uns deutsch-russisch durch die unterschiedlichsten Aufgaben gehangelt. Eine Gruppe hat sogar schon während ihrer Stadtrallye einen





Blick auf die Roald werfen können. Das „veter i volny“-Banner hing schon einladend am Deckshaus und nach dem Abschluss-Feuerwerk der Kieler Woche ging es am nächsten Morgen endlich auf See.

Ach, „veter i volny“ – das ist Russisch und bedeutet Wind und Welle. Und genau das sollten wir in unseren ersten Tagen an Bord auch erleben. Nach einer herzlichen Begrüßung durch die Stammmannschaft und den obligatorischen Sicherheitseinweisungen begann das normale Wach-Leben an Bord. Auch auf der Roald wird ein 3-Wach-System gefahren, sodass jeder von uns in einer von drei Wachen (0-4, 4-8 oder 8-12) jeweils für diese vier Stunden an Bord für den Fahrtbetrieb verantwortlich war. Gerade die ersten Tage waren von viel neuem Input und Erfahrungen, leider aber für einige auch von starker Seekrankheit geprägt. Doch die Stimmung blieb weiterhin gut und die kranken See-Hasen wurden gut umsorgt. Auch das Wetter der ersten Tage war... „norddeutsch sommerlich“? Ihr wisst, was ich meine: Grau, Niesel, Wind. An sich eine Kombi, die besser ist, als das Ganze ohne Wind :-)

Während die Wachen sich immer mehr eingroovten und sich ein High-Score über die gerissenen Seemeilen etablierte, war auch immer ein Teil von uns in der Backschaft eingeteilt. Das ist der Küchendienst an Bord und ist auf der Roald halbiert in Vormittags- und Nachmittagsbackschaft. Zum Frühstück gab es immer mal wieder wunderbare Extras wie Milchreis, russische Quarkküchlein (syrniki) oder Spiegeleier. Auch die Hauptgerichte waren gemischt deutsch-russisch: bspw. Borschtsch (in kyrillisch viel übersichtlicher geschrieben „борщ“), Gulasch, Schnitzel und Königsberger Klopse. Aufgrund eines fehlenden Smuts war hier die Stammmannschaft nochmal super gefordert – und hat diese Zusatz-Aufgabe mit Bravour und Kuchen gemeistert! Vielen Dank Euch :-)

Auf Grund der Wetterlage wurde ein Zwischenstopp in Ventspils, Lettland, eingelegt. Und plötzlich kam die Sonne auch wieder heraus, lud ein zu einem Spaziergang an den wunderschönen Strand und zu einer kleinen Shoppingtour durch den örtlichen Supermarkt. Auch bot sich hier die Möglichkeit, vom Bootsmann noch einige handwerkliche Fähigkeiten zu erlernen. Spleißen, pönen („streichen“ auf landrattisch) und sonstige Instandsetzungsarbeiten wurden gut gelaunt im lettischen Sonnenschein erledigt.

Wieder auf See wurden die ersten Manöver-Fahrten eingeübt. Ein „All hands“-Manöver (alle drei Wachen sind gleichzeitig an Deck und arbeiten parallel an ihren jeweiligen Aufgaben) ist auf einer Brigg wie der Roald eindrucksvoll. Nach einem Tag mit Wiederholungen, natürlich alles zur Übung, wurde am nächsten Tag das Manöver unter absolutem Stillschweigen gefahren. So eine konzentrierte Stimmung und gute Vorbereitung für ein Manöver habe ich bisher selten an Deck eines Großseglers erlebt und empfand es sehr eindrucksvoll, ein „Geisterschiff“ schweigend wenden zu lassen. Eine super Übung für alle Mannschaften hinsichtlich vorheriger Absprache, klarer Aufgabenverteilung und Konzentration im Manöver! Außerdem ist die eigene Muttersprache mal sowas von nebensächlich, wenn man gut aufeinander eingespielt ist.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

Die Einfahrt nach St. Petersburg war ebenfalls beeindruckend: Als erstes Segelschiff der letzten Jahre in den russischen Hafen einfahren zu dürfen – für Schiff und Mannschaft ein besonderer Moment. In den kommenden Tagen durften wir an Open Ship-Tagen das große Interesse der Bevölkerung an Großseglern erleben und alle haben mit hohem Engagement das Schiff so poliert, dass wir es guten Gewissens der nächsten „veter i volny“-Crew übergeben konnten. Diese stiegen in St. Petersburg ein und segelten dann weiter ins finnische Turku, Startort der Tall Ships Races 2017 und eine weitere wunderschöne Hafenstadt an der Ostsee.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass der Törn auf der Roald auch auf Grund des Austauschprojekts super spannend war. So viele liebe Menschen kennen zu lernen und zu merken, dass es anfangs zwar Sprachbarrieren geben mag, es aber auch unglaublich viele Gemeinsamkeiten gibt, war toll. Gemeinsam dieses wunderschöne alte Schiff segeln zu können und gut gelaunt durch den norddeutschen Sommer zu fahren – es ist ein weiterer Schatz in meiner Erinnerungsschatzkiste! Das alles als Jugend-Austausch ungeachtet der politischen Querelen der Erwachsenenwelt ist eine gute Chance, Begegnung persönlich greifbar zu machen. Gemeinsame Erinnerungen zu teilen verbindet über Nationen hinweg.

Danke an dieser Stelle an alle, die mit mir an Bord waren, der Roald und ihrer Stammbesatzung für die Unterstützung dieses tollen Projekts, den Austausch-fördernden NGOs wie Interra, MitOst Hamburg e.V. und dem drb (deutsch-russische Begegnungszentrum) für die Organisation und Idee zu diesem Projekt und der S.T.A.G. ausdrücklich für die Möglichkeit der Jugendförderung! Vielen Dank, dass ihr allen Teilnehmenden und mir so schöne Erinnerungen ermöglicht habt!

До свидання oder „Auf Wiedersehen“!

Julianne Gärtig



EIN HALBES JAHR DURCH DIE WELT AUF DER ATYLA

CA. 13000 SEEMEILEN

Lissabon (PRT) – Sines (PRT) – Las Palmas (ESP) – St. George (BMU) – Hamilton (BMU) – Boston (USA) – Pugwash (CAN) – Summerside (CAN) – Les Iles-de-la-Madeleine (CAN) – Baie Comeau (CAN) – Quebec (CAN) – Halifax (CAN) – Plymouth (GB) – Le Havre (FRA) – Bordeaux (FRA) – Lekeitio (ESP) – Bilbao (ESP)

Die Frage, die sich nach jedem Törn stellt, wenn man jemandem etwas erzählen möchte, ist doch: Wo fange ich an? Meine Leidenschaft für das Segeln begann vor knapp vier Jahren auf einem Jugendtörn der S.T.A.G. Seit diesem Wochenende im Oktober drehte sich in meiner Freizeit vieles nur noch um das nasse Element, Segel, laufendes, stehendes Gut





und Holz. Ich begann alles aufzusaugen, was ich an Literatur in die Finger bekam. Als ich letztes Jahr einen, ebenfalls geförderten, Törn, vielen Dank nochmal an dieser Stelle, auf der **ATYLA** von Griechenland nach Rumänien (S.T.A.G.-Rundbrief 2016) gefahren bin, war für mich klar, dass ich es irgendwie schaffen musste, mich auf einem der Schiffe für die große Rendezvous 2017-Regatta der Sail Training International, zu Ehren des 150-jährigen Bestehens Kanadas, einzubuchen. Gerade, weil ich das Konzept des Schiffes toll fand, fiel meine Wahl auf die ATYLA, einen in Spanien gebauten vollhölzernen Topsegelschoner. Ein Schiff, das seine Watchleader nicht nur nach Seemeilen aussucht, sondern auch nach Potenzial und Kompatibilität mit dem schiffseigenen System, ist für mich nun ein ganz besonderes.

So beginnt meine Reise in Portugal als Trainee für einen Monat über den großen Teich. Die Zeit für eine Überfahrt war nicht die beste, was wir auch schon auf dem Weg nach Las Palmas für einen Bunkerstopp zu spüren bekamen. Wenig Wind und wenn aus der falschen Richtung, der Klassiker, wenn es mal schlecht läuft. Da die ATYLA ihr Rigg ein wenig verändert hat, kamen wir nicht umher, die Zeit für Reparatur-, Wartungs- und Optimierungsarbeiten zu nutzen. Die Arbeitsinsätze auf dem Schiff ist eine Zeit, die ich sehr zu schätzen gelernt habe und genau das, was ein Sail Training-Schiff für mich ausmacht: Alles kennenzulernen. So war mein erster Job in Sines, ein Stagesegel anzuschlagen – für mich damals eine große Herausforderung! Genau diese Herausforderungen sollten sich wie ein roter Faden durch meine Reise ziehen. Als zweiten Job durfte ich direkt die „Mastklau“ (Yoke im Englischen) der Rah des Topsails durch eine größere ersetzen. Während die Rah noch am Mast hängt. Am Topmast.

12 Stunden und einiges an Geschraube, Gemeißel, Geklebe und Geflu- che später konnte ich meinen Allerwertesten endlich seine verdiente Ruhe gönnen, denn der durfte es sich auf der Spitze des Vormastes, an dem der Topmast angeschlagen war und somit eine Sitzfläche bot, gemütlich machen. Welch Glücksgefühle dort in einem hochsteigen! Am Ende des Tages voller harter Arbeit in knapp 20 Metern Höhe sieht man ein Ergebnis, ist stolz darauf, etwas Gutes für das Schiff getan zu haben und möchte einfach nur in die Koje hüpfen.

Die erste transatlantische Reise war geprägt von Sonne, Hitze, Arbeit und Windstille. Wir sind leider wenig gesegelt, haben dafür umso mehr Sail Training betrieben. Vor allem die Nächte, bei denen man unter sternklarem Himmel auf Deck noch ein Nickerchen vor seiner Wache machen konnte, waren ein absolut besonderes Erlebnis. Ein weiteres einmaliges Erlebnis war die Sichtung eines einsamen Pottwals mitten im Nirgendwo von ungefähr 17 Metern Länge oder die akrobatischen Einlagen meiner Watchleaderin in der Mitte des Atlantiks, in dem wir bei 5500 m Tiefe schwimmen gehen konnten. Ein merkwürdiges Gefühl, seine Augen unter Wasser zu öffnen und nichts außer leerem Blau und in der Tiefe Schwarz zu sehen.



FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE

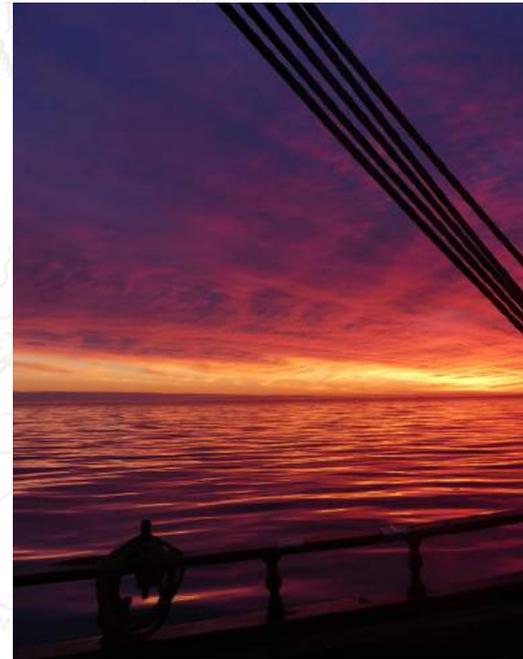
In der Nacht, bevor wir in Bermuda ankamen, blieb ich noch mit der Wache nach mir an Deck und wir ließen es uns nicht nehmen, uns gegenseitig absolut schaurige Gruselgeschichten zu erzählen, was uns nach einer guten halben Stunde paranoid und schreckhaft werden ließ. Das gipfelte schlussendlich darin, dass eine Plastikschaale, die die Wache vor uns vergessen hatte, durch einen Windstoß auf Deck fiel und uns allen einen gehörigen Herzinfarkt verpasste.

Bermuda war ein tropisch-karibisch angehauchtes Paradies. Ein teures zwar, allerdings ein Paradies. Es war schön, die Leute von anderen Schiffen wiederzusehen und neue Bekanntschaften zu machen, vor allem auch mit den amerikanischen Schiffen, die man sonst selten zu Gesicht bekommt. So lagen wir in St. George im Päckchen mit der Pride of Baltimore II, einem Topsegelschoner der Baltimore Clipper-Zunft. Ich freundete mich mit den professionellen Seglern an Bord an, denn die Pride ist kein Sail Training-Schiff im klassischen Sinne. Sie betreibt kein Sail Training mit Trainees und meinte im Spaß, dass sie mich ja auf dem Tagessegelausflug nach Hamilton mitnehmen könnten – was dann auch passierte.

Einen Eindruck hinterlässt man ja bekanntlich immer, nur ob gut oder schlecht, weiß man meistens nicht. So war ich umso überraschter, als ich beim Crew-Dinner vom Kapitän gefragt wurde, ob ich den Schlag von Bermuda nach Boston auf der Pride segeln möchte. Meine Zeit als Trainee auf der ATYLA endete sowieso in Bermuda und meine Zeit als Watchleader begann in Boston; Glück muss man haben. Und genau jenes schien ich in Bermuda für das komplette Jahr aufzubrauchen, denn mein eigentlicher Plan, nach Boston zu fliegen und in einer Werft in Maine zu arbeiten, verlangte kein Visum, sondern nur ESTA. Die Einreise per Schiff allerdings schon! Ich hatte also einen Tag Zeit, um in Bermuda ein amerikanisches Visum zu bekommen. Lange Geschichte, kurz erzählt: Einige Besuche in der Botschaft, das großzügige Auslegen meiner Situation, Geklopfe an fremden Türen, um einen PC benutzen zu können und ein paar charmante Worte später hatte ich mein Visum. Innerhalb eines Tages!

Ich durfte professionelle Segelluft schnuppern und war unglaublich davon angetan! Es war eine harte Zeit, eine denkwürdige Zeit, ich wurde fast von mörderischen Segeln erschlagen (Leesegel sind der Teufel!), aber ich habe eine unglaubliche Menge dazugelernt!

Von Boston an, zurück auf der ATYLA, hatte ich nun das erste Mal mehr Verantwortung auf einem Schiff und war nicht nur ein kleines Riggäffchen. Ich kannte das Schiff in- und auswendig, das kann ja gar nicht mehr so schwer werden! Mein Puls durfte sich seit der Pride of Baltimore II allerdings nicht beruhigen, da wir von Boston aus direkt in eine Tage andauernde Nebelfront gesegelt sind und wir an Deck mehr auf unsere Ohren als Augen angewiesen waren. Es war schon gruselig zu sehen, wie die GUAYAS neben uns aus dem Nebel auftauchte wie ein Geisterschiff, ohne auch nur einmal in 20 Stunden das Nebelhorn angeschmissen zu haben.





Kanada ist ein wundervolles Segelgebiet, vor allem der St. Lawrence Golf. Der Wind meinte es gut mit uns und bescherte uns wundervolle Tage voller gemütlichen Segelns. Die Kanadier halten es mit dem Feiern ihren Landesgeburtstags übrigens ebenso farben- und flaggenprächtigt wie die Amerikaner, was eindrucksvoll war. Selbst eine kleine Stadt in Nova Scotia organisierte Paraden, gab Flaggen aus und feierte ein prächtiges Fest – man wird ja schließlich nur einmal 150.

Eine unserer ersten Begegnungen in kanadischen Gewässern waren die endlosen Fischerflotten, die Hummer fischten. Das machte das Navigieren natürlich umso schwieriger, aber wir waren immerhin nicht allein. Als uns im Morgengrauen ein Hummerfischer ansteuerte, konnte keiner ahnen, dass die Kanadier uns ein Gastgeschenk in Form eines ganzen Bottiches voller Hummer auf dem Schiff lassen und zwei Trainees entführen würden, um ihnen die Arbeit eines Hummerfischers zu zeigen. Eine wundervolle und großzügige Geste.

Viele Häfen später bunkern wir in Halifax für unsere zweite Atlantiküberquerung noch die nötigsten Dinge und verabschieden uns von diesem Ding namens „Fest-Land“. Für mich ein ganz besonderer Abschied, da ich an diesem Morgen das Schiff ablegen soll und die Parade durch die Bucht in Halifax steuern durfte. Aufregend!

Und dann ging es wieder los. 24 Tage lagen vor uns. Mehrere Tausend Seemeilen warteten nur darauf, abgerissen zu werden. Wir hatten insgesamt gesehen guten, aber leider keinen sehr stetigen Wind, was die Mannschaft bis an die Grenze ihrer Belastbarkeit brachte. Hinzu kamen weitere Faktoren, die das Leben an Bord nicht gerade vereinfacht haben. Da war zum einen das ständige Grau, das von Kanada über Neufundland bis nach England in Form von Nebel, Regen oder einfach dem Fehlen von Sonne über und um uns schwebte, und zum anderen das ständige Rollen in den Wellen, wenn wir keine oder wenig Fahrt machten.

Aber die Überquerung hatte auch wunderschöne Seiten, die wir in der ersten nicht zu Gesicht bekommen haben. Da wäre zum Beispiel die Herde Grindwale, die uns tagelang zu Hunderten begleitet haben und wild durch die meterhohen Wellen gesprungen sind. Oder, wenn wir schon bei Naturgewalten sind, die gigantischen Wellen, die wir dank Westwind im Rücken hatten und surften. Aber eine Begebenheit hat mich voll und ganz in ihren Bann gezogen. Als ich eines Abends nach meiner Nachtwache Richtung Koje trottete, blieb ich unvermittelt unter dem großen schwarzen Rahsegel stehen und mir offenbarte sich ein Anblick von immenser Schönheit, die meine Augen vorher nie erblickt haben. Während ich unter diesem Monster von Segel stand, schaute ich Richtung Bugspriet und hinauf in den Himmel. Über mir das schwarze Segel, um mich herum der endlose Ozean mit schwarzen Wolken, die genau den Horizont verdeckten. Der Mond war noch nicht aufgegangen, sodass das rabenschwarze Düsternis nur durch das Licht der Sterne in der weiten Ferne des Alls durchbrochen wurde. In diesem Moment stimmte alles.

FORTSETZUNG AUF DER NÄCHSTEN SEITE



Wir brausten mit 9 Knoten durch eine endlose Galaxie auf der Suche nach Land, aber fanden uns selbst. Ich konnte meinen Blick kaum abwenden, als mich meine Watchleader-Kollegin an der Schulter fasste und stumm auf die Steuerbordseite des Bugs wies. Silbergrüne Wesen durchpflügten das Wasser um unser Schiff herum und hinterließen lange Streifen im Wasser, bei denen man genau die geschwommene Route nachverfolgen konnte, die langsam in Hecknähe verblassten. Es waren Delfine, die sich wieder einmal um unser Schiff tummelten und in bioluminiszentem Plankton schwammen. Ich glaube, nun zu wissen, woher der Mythos der Meerjungfrauen stammt, denn genau so sah es in dieser Nacht aus.

Als wir nach knapp 23 Tagen endlich die Ziellinie überquerten, war die Freude unbändig! Die zweite Atlantiküberquerung für das Schiff, die erste vollkommen unter Segeln! Alle lagen sich in den Armen, weinten vor Freude und beglückwünschten sich für die geleistete Arbeit. Ein besonderes Erlebnis auf der Reise, mittlerweile zurück auf dem europäischen Kontinent, war unser Besuch in Lekeitio, dem kleinen Fischerdorf im Baskenland, in dem die ATYLA gebaut worden war. Getroffen haben wir dort den Erbauer und Onkel des Kapitäns, und konnten außerdem die „Werft“ besichtigen. Die Werft besteht aus einem auf Stelzen gebautes Dach, das neben einem kleinen Fluss mit großem Tidenhub steht. Wir lauschten mehrere Stunden Anekdoten und Geschichten von den vier Hippies, die in den 80ern den Traum hatten, ein Schiff zu bauen, weil sie einen deutschen Topsegelschoner vor der Küste Spaniens gesehen hatten. Wie sie aus Armut und nichts in ihren Händen zweieinhalb Jahre in der Werft gelebt haben und, allein weil sie es nicht besser wussten, die Karpfen, die mit Hochwasser aus dem Hafenbecken in den Fluss gespült wurden, fischten, mit viel Knoblauch brieten und sich danach manchmal wunderten, dass es, nachdem jemand aufgestoßen hatte, ein wenig nach Diesel roch. Wie sie jeden Tag von Morgengrauen bis spät in die Nacht arbeiteten und alles an Energie und Liebe in das Projekt gesteckt haben.

Und genau das spürt man jeden Tag auf dem Schiff. Es ist das Schiff, das die Menschen darauf näherbringt. Es vermittelt Sicherheit. Es ist ein ganz besonderer Raum, in dem sich ganz besondere Menschen nahekomen und in kürzester Zeit von Fremden zu Freunden oder, wie in meinem Fall, zu Brüdern werden. Ich habe in diesen fünf Monaten unglaubliche Menschen kennengelernt, viele, die ich unglaublich gerne wiedersehen würde, einige, die ich stolz Freunde nennen kann und ein paar, für die ich jederzeit alles tun würde.

Ich danke der S.T.A.G. für die Förderung dieses Traums. Aber ich danke vor allem jedem Mitglied, das mit seinem Beitrag genau jene lebensverändernden Erlebnisse möglich gemacht hat und für weitere Menschen möglich machen wird.

Jan-Marco Reiners

Watchleader ATYLA/Regionalbeauftragter der S.T.A.G.

SEGELN IN BERLIN: DIE ROYAL LOUISE

Hallo Freunde des Blauwassersegelns, wieder ein Bericht über unser Vollschiiff in Miniatur, einzig in Europa, die **ROYAL LOUISE**. Das Schiff ist in Berlin beim „Verein Seglerhaus am Wannsee“ (VsaW), und dem gemeinnützigen Verein „ROYAL LOUISE Yacht- und Schifffahrtsverein zu Potsdam e.V.“ beheimatet. Wie fast überall beendeten wir am 14.10.2017 unsere Saison: Absegeln in den Vereinen der Unterhavel, Abtakeln auf der ROYAL LOUISE nach einer guten Saison, vielen kulturellen Ausfahrten, neugierigen Blicken der begehrenden Segelfreunde und unzähligen Fotos auch vom Ufer. Der Takeltermin, rechtzeitig im internen Netz veröffentlicht, wurde von vielen Vereinsfreunden wahrgenommen. Gut, dass wir diese Arbeit nicht solo verrichten müssen. Am Freitagmittag losgelegt, alle Rahen abgebaut (9 Mal, plus 2 Gaffelbäume), die Segel abgeschlagen, die Leinen sortiert nach Vor-, Groß-, und Kreuzmast. Am Sonnabend dann wieder an die Arbeit, Bramstengen, Marsstengen, jeweils dreimal, und Klüverbaum abbauen. Ebenfalls alle Pardunen, Stage, Wanten, Eselshäupter und Marssalinge runterreichen, sortieren und auf unseren Stengenwagen sortieren.

Am Sonntag wurden dann die Untermasten gezogen und die Unterwanten abgebaut. Sie sah schon am Sonnabend nicht schön aus, unsere kleine Fregatte – aber nun, wie eine Hulk schwimmt sie zum Fregattenschuppen auf der Pfaueninsel, unserem Winterquartier.

Aber nicht so schnell, erst die Überführung in die Werft für die Unterwasserüberholung. Drei Tage auf der Oberhavel, dann die Kanalverbindung zur Müritz, Rechlin ist unser Ziel. Nach erfolgter Arbeit erst zurück nach Berlin und dann in den Fregattenschuppen zum Winterlager. Die Stengen und das Zubehör liegen in der Werkstatt und warten auf die fleißigen Hände – Holz braucht Pflege. Eine gute Winterzeit wünsche ich allen!

Mit sportlichen Grüßen

Ulrich Friedrichs

ROYAL LOUISE

Yacht- u. Schifffahrtsverein e.V. zu Potsdam





ALEX II-STAMMTISCH AM 8. APRIL 2017 IN ESSEN

Helge Polzer und Markus R. Spiecker luden wieder zu einem geselligen Alex II-Stammtisch in die VIJO Clubgastronomie im ETUF / Essen am idyllischen Baldeneysee ein und ein vielköpfiges Teilnehmergrüppchen nahm die Einladung an. Ein Gesprächsschwerpunkt war natürlich die Atlantiküberquerung der Grünen Lady. Zwei Anwesende hatten sie sogar von den Kap Verden aus über mehrere Törns und viele Wochen hinweg mitgemacht und hingen mit dem Kopf schwärmerisch noch in den 24 Segeln. Darüber hinaus wurde die weitere Jahresplanung für die Besetzung von Info-Veranstaltungen, Messe-Ständen etc. ausgegeben.

Joey Fricke als S.T.A.G.-Vertreter für die Tall Ships und Nicole Fricke für den S.T.A.G.-Vorstand waren ebenso mit von der Partie. Da das Jahr noch jung war, übergab Joey nicht nur Helge und Markus je einen der „bilschönen“ S.T.A.G.-Kalender 2017, sondern auch mit besonderem Dank dem Betreiber der VIJO Clubgastronomie, Herrn Vincenzo Bonelli, der seit Jahren die Alex II-Stammtische und Gänseessen fest in seinem Terminkalender einplant und ausrichtet.

Nicole und Joey Fricke

Für weitere Termin-Infos siehe unter: <https://alex-2.de/messe-und-stammtischtermine/>



UNSER BESONDERER DANK...

...IST DIESES JAHR SOGAR MEHRFACH GETEILT:

Ein herzliches „Dankeschön!“ geht einerseits an die „**Schiffergilde e.V.**“ / Bremerhaven unter dem Vorsitz von Eugen von Abel. Es bedurfte keiner zähen Verhandlungen oder großartigen Überredungskünsten: Eugens Antwort auf unsere Nachfrage, ob wir unsere S.T.A.G.-Seemannschaftsseminare nicht wie bis vor einigen Jahren regelmäßig wieder in der „Gläsernen Werft“ veranstalten könnten, vorausgesetzt wir fänden eine ortsnahe Lagermöglichkeit der zum Teil sehr großen Ausbildungsexponate, wurde ohne Wimpernzucken mit „Ja, klar!“ beantwortet!

Dem schließt sich unser zweiter Dank an **Raymond Kiesbye**, dem Geschäftsführer von der Erlebnis Bremerhaven, Gesellschaft für Touristik, Marketing und Veranstaltungen mbH an, der sich nach nur kurzer Anfrage mit der Lagerung unseres Equipments sogar Tür an Tür mit der Gläsernen Werft einverstanden erklärte!

Last but not least haben wir die großzügige Geste und das damalige Einverständnis von **Herrn Dipl.-Ing. Thorsten Rönner** der BVT-Werft nicht vergessen, der uns nach dem Umzug des kompletten Büros von S.T.A.G. und DSST völlig unbürokratisch Räumlichkeiten im Fischereihafen Bremerhaven /Am Kühlhauskai sowohl zur Seminarveranstaltung als auch zur Lagerung unserer Ausrüstung zur Verfügung gestellt hat! Der Umzug in Bremerhavens City ist schon vollzogen, denn wir konnten die Gelegenheit beim Schopf und unsere Siebensachen schneller als erwartet packen und zum neuen/alten Standort am Neuen Hafen verbringen.

Also, liebe Trainee-Tampenjäger und Stammcrew-Mitglieder:

SEE YOU ab Oktober 2017 in der Gläsernen Werft / Havenwelten Bremerhaven!

Nicole und Joachim „Joey“ Fricke
S.T.A.G.-Schriftführerin/Regionalbeauftragter
und Tall Ships-Vertreter

Ilka Erichsen
Ausbilderin der S.T.A.G.

Jochen Garrn
Ausbildungsbeauftragter im S.T.A.G.-Rat



IMPRESSUM UND KONTAKT

Herausgeber: Jörg Schinzer, Lena Mäkler, André Bayer, Nicole Fricke

Gestaltung: Druckerei & Werbetechnik EGELING, Bad Driburg

Fotos: Herbert Böhm, Lena Mäkler, Ramona Rehfeld, Elisa Schneider, Georg Fimpel, Jan-Marco Reiners, Ulrich Friedrichs, Nicole und Joey Fricke, Adelheid Coners, Thomas Hinzen, Manfred Hövener, Uwe Herrmann, Kristin Bolanz, Etienne Hoffmann, Stefan Hausladen, Rafael Neilig, CLIPPER DJS, Natascha Zinn, Mona Neubüser, M. Brüggen

Kontakt: S.T.A.G.

Coloradostr. 7 | 27580 Bremerhaven | Tel.: 04 71-9 45 88-21 | Fax: 04 71-9 45 88-20 | stag@sta-g.de

DURCH DAS JAHR 2017 ...

Durch das Jahr



IHR MÖCHTET UNS GERNE HELFEN!?

ES GIBT VIELE MÖGLICHKEITEN, DIE S.T.A.G. IN IHRER GEMEINNÜTZIGEN ARBEIT ZU UNTERSTÜTZEN:

- ☞ Mitgliedschaft verschenken
- ☞ Postkarten, Flyer oder Poster verteilen
- ☞ Vorträge in Universitäten, Schule oder Sportvereinen halten
- ☞ Geburtstags-, Jubiläums- oder Kondolenzspenden
- ☞ Nachlass & Testament
- ☞ Ehrenamtliches Engagement im Verein
- ☞ Spende für ein bestimmtes S.T.A.G.-Schiff oder eine Gruppe, z.B. bei einer Klassenfahrt

Wir beraten euch gern unter stag@sta-g.de oder 0471-94588-21.

Ein herzliches Dankeschön geht an dieser Stelle an alle, die uns im vergangenen Jahr bei unserer Arbeit unterstützt haben. Damit wurde es Jugendlichen, jungen Erwachsenen, unseren Crews und Mitgliedsschiffen möglich gemacht, die Tradition des Segelns zu erhalten.

Alexander Blessing
Medienassistent

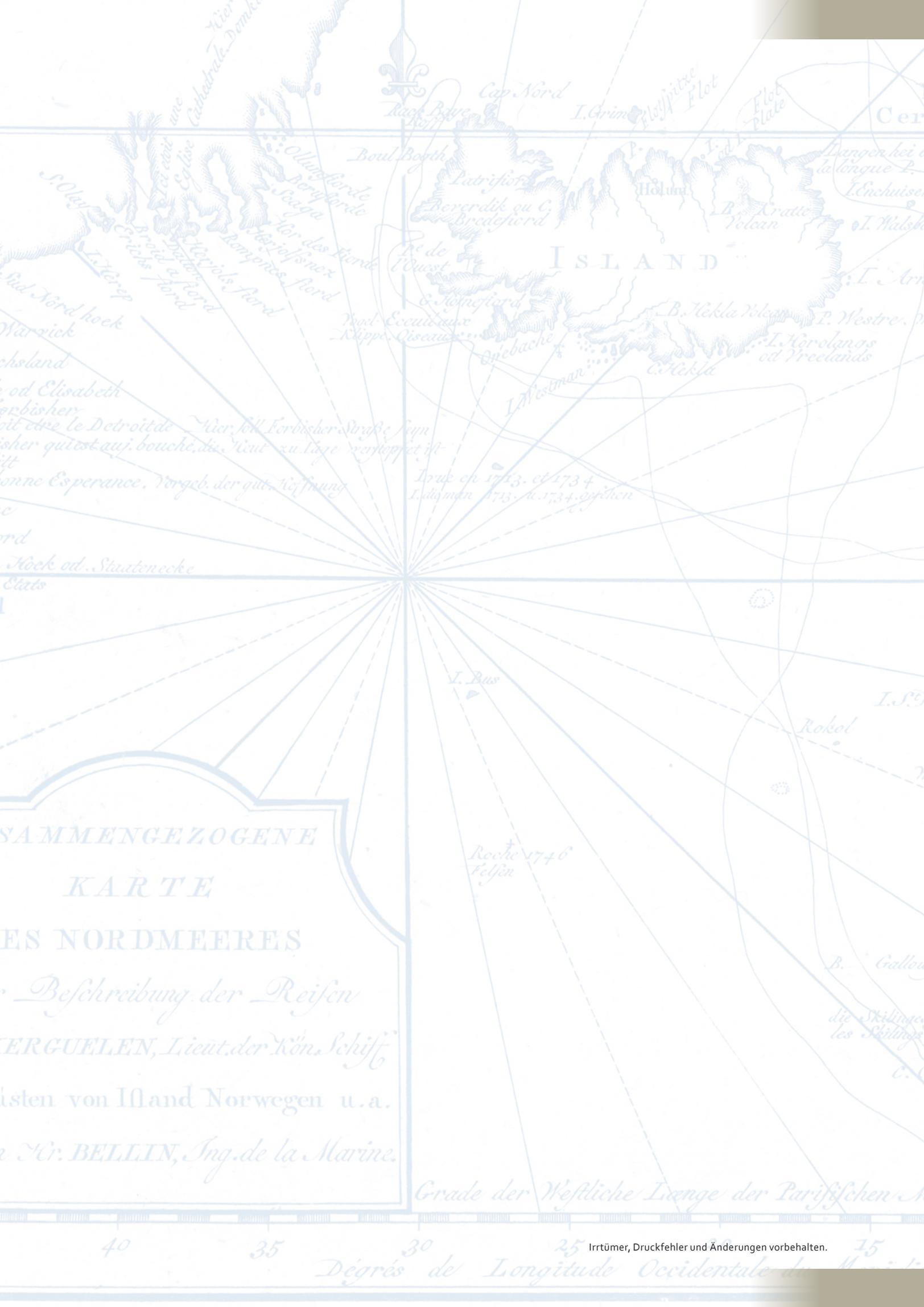
... MIT DER S.T.A.G.

mit der Stag



WWW.STA-G.DE





Cap Nord
I. Grinn
Flot
Flot Plate

ISLAND

SAMMENGEOGENE
KARTE
DES NORDMEERES
Beschreibung der Reisen
BERGUELEN, Licüt. der Kön. Schiff
Küsten von Island Norwegen u. a.
von Mr. BELLIN, Ing. de la Marine.

Druck en 1773. et 1734
I. d. d. m. 1713. u. 1734. gezeichnet

Grade der Westliche Länge der Parisischen M

40

35

30

25

15

Degrés de Longitude Occidentale du M

Irrtümer, Druckfehler und Änderungen vorbehalten.