



SAIL TRAINING ASSOCIATION GERMANY

RUNDBRIEF

2019

Traum vom Segeln

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

so schnell ist wieder ein Jahr vorbei! Wir freuen uns, mit diesem Rundbrief, der mit und von euch gestaltet wurde, auf ein erfolgreiches Jahr 2019 zurückzublicken.

Viele Highlights davon werdet ihr in diesem Rundbrief nachlesen können. So konnten wir im August bei der Hanse Sail-Eröffnung bei einem Tagestörn auf unserem Mitgliedsschiff *Johann Smidt* (Deutsches Jugendwerk zur See/CLIPPER) den Bundespräsidenten Frank-Walter Steinmeier und den portugiesischen Staatspräsidenten Marcelo Rebelo de Sousa treffen. Mit S.T.A.G.-Präsident Volker Klose waren es also gleich drei Präsidenten an Bord!

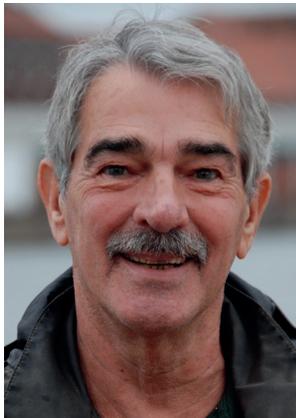
Im internationalen Bereich waren wir wieder auf den verschiedenen Treffen vertreten und haben außerdem die Förderung des Youth Council (Jugendrat) der Sail Training International auf den Weg gebracht, so dass wir im Bereich internationale Völkerverständigung weiterhin unseren Beitrag leisten.

Natürlich findet ihr in diesem Rundbrief auch wieder Berichte über die Arbeit unseres engagierten Jugendteams, das wieder erfolgreich zwei Jugendtörns durchgeführt hat.

Wenn du Fragen und Ideen zu unserer Vereinsarbeit hast, dich ebenfalls engagieren möchtest oder neues Mitglied werden willst, sprich uns jederzeit gern an. Wir freuen uns sehr über Feedback!

Jetzt wünschen wir dir viel Freude und Spaß mit diesem Lesestoff für lange, kalte, segellose Wintertage, eine schöne Weihnachtszeit sowie ein gutes neues Jahr voller schöner Erlebnisse an Bord der S.T.A.G.-Flotte!

Dein S.T.A.G.-Vorstand
Jörg, Lena, André und Insa





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

- ☞ Wir fördern Personen bis 30 Jahre gemäß unserer Förderrichtlinie, um ihnen ihren Traum vom Segeln zu ermöglichen
- ☞ Die S.T.A.G. bietet regelmäßige kostenfreie Kurz-Jugendtörns an, die sich ausschließlich an jüngere Mitglieder richten
- ☞ Du kannst viele neue Leute treffen und deinen Freundeskreis auf andere Leute ausweiten, die das gleiche Hobby teilen: Segeln
- ☞ Als Mitglied bekommst du die Möglichkeit, zu internationalen Konferenzen zum Thema Segeln zu fahren und das finanziell gefördert zu bekommen
- ☞ Von groß bis klein kannst du viele verschiedene Schiffe kennenlernen
- ☞ Unsere Mitgliedsvereine bieten Ausbildungstörns und Seminare wie z.B. Navigation, Notfallmedizin oder Sicherheit
- ☞ Du kannst am eigenen S.T.A.G.-Tauerwerkseminar teilnehmen und dich intensiv in Seemannschaft schulen lassen
- ☞ Du kannst Teil unseres Segler-Netzwerks werden, 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 und damit dazu beiträgst, dass die traditionelle Segelschiffahrt erhalten bleibt

EIN „DANKE“ UND NEUES AUS DEM RAT

Mit Stolz und Freude können wir wieder auf das vergangene Jahr zurückblicken. Wir waren erneut sehr erfolgreich in unseren originären Aufgaben, der Förderung von Jugendlichen bei den Törnkosten, bei der Unterstützung unserer Mitglieder bei den Ausbildungskosten, wie beispielsweise bei unseren erfolgreichen Seemannschaftsseminaren, und bei der Hilfe für unsere Mitgliedsschiffe bei notwendigen Reparaturen, Umbauten oder unerwarteten Kosten durch Havarien. Und all das war wieder nur möglich durch euren Mitgliedsbeitrag – vielen Dank dafür. Ihr habt somit mit eurem Mitgliedsbeitrag einen wesentlichen Anteil am Erhalt unseres maritimen Erbes, der Segelschiffahrt und dem Bewahren der damit verbundenen Fertigkeiten. Darauf könnt ihr stolz sein! Im S.T.A.G.-Rat haben wir Lydia Packeiser als Nachfolgerin von Malte Herbst im Jugendteam begrüßen können. Malte konzentriert sich voll auf

die Förderung als Förderausschussvorsitzender und hat in dieser Rolle die Förderrichtlinien angepasst, so dass noch mehr Jugendliche von der Förderung profitieren können.

Erstmals war die S.T.A.G. in diesem Jahr auf der „Klar Schiff“-Messe dabei und konnte so einige Interessenten gewinnen. Maßgeblich organisiert wurde der Messeauftritt von Andrea aus unserem Büro, die sich nun auch schon auf die SAIL 2020 vorbereitet.

Wir freuen uns außerdem, euch weitere Neuigkeiten direkt in diesem Rundbrief vorstellen zu können.

Jörg Schinzer
1. Vorsitzender S.T.A.G.

AUS DER S.T.A.G.- GESCHÄFTSSTELLE

Wir möchten uns ganz herzlich für die Mitarbeit und das Vertrauen im letzten Jahr bedanken und wünschen euch und euren Familien ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute für das Jahr 2020.

Vorausschauend sind wir schon in der Planung der Termine und Veranstaltungen für das neue Jahr. Die **SAIL 2020** (19.-23.08.2020) steht bereits vor der Tür,

dort werden wir sicher einige unserer Mitglieder treffen, wenn sie Kurs auf Bremerhaven nehmen.

Die S.T.A.G. wird einen eigenen Stand auf der Sail haben, wir freuen uns auf zahlreiche Unterstützung und es wäre schön, wenn ihr euch frühzeitig bei Andrea meldet.

~~~~~  
Wir grüßen EUCH herzlich!  
Andrea und Heidi



## VORSCHAU – S.T.A.G.-TERMINE 2020

### S.T.A.G.- MITGLIEDER- VERSAMMLUNG 2020

Die nächste S.T.A.G.-  
Mitgliederversammlung ist am  
📅 15.02.2020 ab 12.00 Uhr  
Time Port II, Barkhausenstr. 2,  
Bremerhaven

### SEEMANNSCHAFTS- SEMINARE IN BREMERHAVEN

- 📅 31.01.-02.02.2020
- 📅 28.02.-01.03.2020
- 📅 27.03.-29.03.2020

### RATSSITZUNGSTERMINE

- 📅 15.02.2020
- 📅 26.09.2020
- 📅 14.11.2020

### BETREIBERVEREINS- TREFFEN

- 📅 16.02.2020
- 📅 15.11.2020



## EINE BITTE AUS DEM BÜRO

### WIR BITTEN UM ZUSENDUNG DER AKTUELLEN DATEN

☪ **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 gibt bitte als Zahlungsziel Februar an. Eine rechtzeitige Bekanntgabe der Änderung der Kontodaten durch Wechsel der Bank oder Bankfusionen ersparen uns und EUCH teure Rückbuchungsgebühren.

☪ **Heirat/Namensänderungen**  
Wenn zwei Mitglieder unseres Vereins heiraten, besteht die Möglichkeit, dass der Beitrag auf 40,00€/60€ für beide gesetzt wird. Dazu benötigen wir als Nachweis eine Kopie der Heiratsurkunde.

☪ **Adressänderungen**  
Bitte teilt uns eure Adressänderungen mit.

☪ **Unsere interessanten Newsletter** per Mail gibt es drei Mal im Jahr, wir freuen uns über Zusendung der aktuellen Mailadressen.

☪ **Diesem Rundbrief beigefügt sind:**

- die **Zuwendungsbescheinigung/Spendenbescheinigung 2019** für den S.T.A.G.-Beitrag - viele Mitglieder übersehen die Bescheinigung und sie fehlt dann später für die Steuererklärung
- die **Einladung der Mitgliederversammlung 2020**
- **Törnpläne und Flyer von Mitgliedsschiffen**

## BESUCH DES BUNDESPRÄSIDENTEN AN BORD

Am Donnerstag, den 8. August 2019, eröffnete unser Bundespräsident Frank Walter Steinmeier zusammen mit seinem Ehrengast, dem portugiesischen Staatspräsidenten Marcelo Rebelo de Sousa, die 29. Hanse Sail in Rostock: eines der größten jährlich stattfindenden Treffen von Traditionsseglern, bei dem rund 200 teilnehmende Schiffe über vier Tage das maritime Herz der Hansestadt höher schlagen ließen! Um die Werte, die mit der Traditionsseefahrt einhergehen, nicht nur vom Seitenstreifen zu verfolgen, sondern sie auch aktiv mitzuerleben, nahmen die Präsidenten zusammen mit der Ministerpräsidentin von Mecklenburg-Vorpommern, Manuela Schwesig, am Folgetag an einem vierstündigen Tagestörn an Bord eines unserer Mitgliedsschiffe, dem Gaffelschoner *Johann Smidt* (Verein Clipper DJS), teil.

Neben den Ehrengästen und der Stammbesatzung wurden rund 15 Repräsentanten aus der Segelszene eingeladen, an dem Ereignis teilzunehmen. Hierzu zählten neben Stellvertretern der Hanse Sail, der GSHW und des Rostocker Regattavereins auch drei Vertreter der S.T.A.G.: unser Vereinspräsident Volker Klose, unser Schatzmeister André Bayer und unser Jugendobmann und STI Youth Council Representative Georg Fimpel.

Im Fokus der Gespräche an Bord standen unter anderem die Bedeutung des ehrenamtlichen Engagements durch die Besatzungen und Vereine, die finanziellen Kosten und Nöte auf Seiten der Teilnehmer und Betreiber sowie die Organisation der Vereine. Die Präsidenten hatten jedoch auch großes

Interesse daran, einmal selbst Hand anzulegen. So wurden sie unter Anleitung der fachkundigen Crew im Segel setzen und bergen sowie beim Rudergehen unterwiesen.

Als Zeichen der Wertschätzung übergab unser Vereinspräsident Volker Klose (quasi unter Kollegen) einen Fotoband mit Bildern der S.T.A.G.-Mitgliedsschiffe an den Bundespräsidenten sowie ein Buch über Windjammer an den portugiesischen Präsidenten, über die sie sich sehr freuten. Außerdem erhielten beide eine Tischflagge mit dem Vereinsstander, welche der Präsident tatsächlich im Präsidialamt aufstellen möchte. Im Gegenzug lud Präsident de Sousa den Verein zu den nächstjährigen Tall Ships Races nach Lissabon ein.

Nach einem für alle Seiten erlebnisreichen Törn verließen die Ehrengäste das Schiff wieder am Nachmittag. Hoffentlich behalten sie die Bedeutung der Traditionsschiffahrt noch lange in guter Erinnerung!

Georg Fimpel  
STI Youth Council Representative



# GEWINNER DES S.T.A.G.-WANDERPREISES 2019

## KAPITÄN UWE MEIER VON DER GROSSHERZOGIN ELISABETH

Im Rahmen der Jahreshauptversammlung 2019 hat unser Vorsitzender Jörg Schinzer den diesjährigen Wanderpreis an Kapitän Uwe Meier von unserem Mitgliedsschiff *Großherzogin Elisabeth* verliehen. Wir gratulieren an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich und zitieren hier aus dem Nominierungsschreiben der Stammcrew: „Kapitän Uwe Meier begann seine Laufbahn in der Seefahrt 1957 als Schiffsjunge auf dem Schulschiff „*Deutschland*“, wo er sein Handwerk erlernte. Und seit 1966 fuhr er dann als Kapitän zur See. Uwe Meier ist seit 35 Jahren treues Mitglied, Unterstützer und Teil unserer Gemeinschaft. Er brachte und bringt sich seit Vereinsbeitritt ehrenamtlich auf der Lissi ein, sowohl jahrelang in der Reiseplanung und Büroorganisation, als auch noch heute als aktiv fahrender Kapitän und hands-on bei Arbeiten an Bord.

Bei jedem Arbeitswochenende, bei jedem Auf- und Abtakeln werden neue und gleichsam eingeseessene Mitsegler an die richtige Arbeitsweise, Sicherheit und vor allem z.B. das korrekte Bemusen von Schäkeln erinnert. Er zeigt in unserem Schuppen jungen und älteren Mitseglern die Kunst zu bekleeden und lehrt bei Ausbildungswochenenden Gruppen die Grundlagen der Seemannschaft.

Er hat viele unserer Mitglieder geformt und gefördert. Wir möchten ihm mit dieser Nominierung die Anerkennung geben, die er verdient und dies ganz bewusst auch an ihn herantragen, um ihm zu zeigen, dass seine Arbeit und sein Einsatz von seinen Freunden und Vereinskollegen anerkannt und geschätzt wird.

Wir sind froh und stolz, ihn in unserer Mitte zu haben und von seinem Wissensschatz und seiner Motivation so sehr profitieren zu können.

Er ist einer unserer ältesten aktiven Mitglieder und trotzdem fit bei der Sache. Einschränkungen auf Grund des steigenden Alters bleiben trotz guter Gesundheit allerdings nicht aus, sodass wir nun diese

Chance nutzen möchten, ihm heute in unserer Mitte Danke zu sagen.“

Der Wanderpreis besteht aus einem Magnetkompass mit historischer Strichrose, der ungefähr um 1880 gefertigt wurde, und der eine gravierte Plakette mit dem Namen des Preisträgers enthält. Er wird jährlich auf der S.T.A.G.-Jahreshauptversammlung an Personen oder Organisationen verliehen, die sich besonders um die Idee und Weiterverbreitung von Sail Training und guter Seemannschaft verdient gemacht haben.

Übrigens vergeben wir auch 2020 den Wanderpreis für gute Seemannschaft im Rahmen unserer Jahreshauptversammlung. Ihr möchtet eine Person, Crew oder einen Verein vorschlagen? Dann füllt einfach das Nominierungsformular aus, das ihr auf [www.sta-g.de](http://www.sta-g.de) findet!

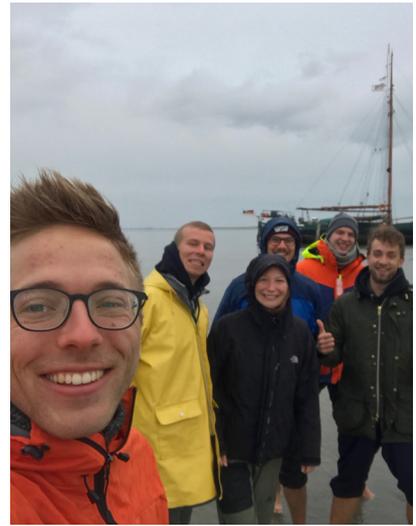
Die Jury besteht aus Jochen Garrn als Stifter, dem 1. S.T.A.G.-Vorsitzenden (aktuell Jörg Schinzer), der stellvertretenden Vorsitzenden (aktuell Lena Weweler) und den Small und Tall Ships-Vertretern (aktuell Bernd Voigt und Joachim Fricke), welche den Preisträger auswählen werden. Ausgezeichnet wird 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 20. Januar 2020 bewerben.

Die Bewerbungsunterlagen sind auf unserer Website [www.sta-g.de](http://www.sta-g.de) und per E-Mail im Büro erhältlich ([stag@sta-g.de](mailto:stag@sta-g.de)). Wir danken an dieser Stelle dem Stifter Jochen Garrn für diese schöne Idee!

Alexander Blessing  
S.T.A.G.-Medienassistent





## SPONTANITÄT, RÜCKENWIND UND INTERNATIONALES BEIM JUGENDTEAM

Auch in diesem Jahr hat sich das Jugendteam wieder stark für die Förderung von Jugendlichen im Rahmen des Sail Trainings eingesetzt. Dabei waren unsere altbekannten Jugendtörns nur ein Teil des Großen. An dieser Stelle möchten wir vor allem die tolle Zusammenarbeit unserer Mitgliedsschiffe hervorheben. Aufgrund eines spontanen Schiffsausfalls stand der Jugendtörn im Frühjahr nämlich sehr auf der Kippe. Etwa 30 Trainees mussten in kürzester Zeit auf neuen Schiffen untergebracht werden. Die Rumregatta, welche zur selben Zeit stattfand, stellte das Jugendteam vor eine große Herausforderung. Dank des spontanen Einsatzes unserer Mitgliedsschiffe *Freddy* und *Albatros* konnte der Frühjahrestörn dann aber doch noch in Form einer Cruise in Company mit allen Teilnehmern stattfinden.

Auch der Saisonabschlussstörn auf der *Friedrich* (2.-6. Oktober) hat den segelbegeisterten Trainees und denen, die es erst noch werden wollten, viele Neuheiten geboten. Vom Trockenfallen bis zur Nachtwache war alles dabei.

Aber nicht nur die Jugendtörns standen in diesem Jahr im Fokus. Auf Seiten des Youth Council der Sail Training International hat sich ebenfalls einiges getan. In diesem Jahr fand der erste internationale Wissensaustausch des Youth Councils statt. Hier hatten zwei unserer Mitglieder die Möglichkeit, in Stettin auf internationale Jugendvertreter des Sail Trainings zu stoßen, um sich untereinander auszutauschen und um für das Jugendteam und die Jugendarbeit der S.T.A.G. neue Impressionen und Anregungen zu sammeln.

Zum zweiten Mal fand in diesem Jahr das Projekt „Abenteuer Rückenwind“ statt, bei dem 22 Jugendliche mit einer chronischen Erkrankung die Möglichkeit hatten, auf unserem Mitgliedsschiff *Thor Heyerdahl* erste Segelerfahrungen zu sammeln. Das Projekt wurde rundum medizinisch betreut und konnte mit Hilfe einer Sonderförderung der S.T.A.G. unterstützt werden. Mit dabei war zudem ein Teil des Jugendteams, um die S.T.A.G. auch in diesem Bereich zu vertreten und um den Erfolg des Projektes live

mitzuerleben. Auch auf der Hanse Sail waren wir dabei, als der Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier zusammen mit seinem Ehrengast, dem portugiesischen Staatspräsidenten, die 29. Hanse Sail eröffnete.

Aktuell freuen wir uns auf die kommende Sail Training International-Konferenz in Antwerpen, wo ebenfalls ein Teil des Jugendteams vor Ort sein wird, um auch hier die Interessen der Jugend im Namen der S.T.A.G. zu vertreten.

Für 2020 befindet sich das Jugendteam bereits in der Planung von verschiedenen Projekten. Falls ihr Fragen oder Anregungen für bestehende oder auch neue Projekte habt, meldet euch gerne unter [jugendteam@sta-g.de](mailto:jugendteam@sta-g.de)! Wir freuen uns über jeden (mit oder ohne Segelerfahrung), den wir in Zukunft bei unseren Veranstaltungen begrüßen dürfen! Bis dahin,

~~~~~  
 Euer Jugendteam
 Lydia, Elisa, Milena,
 Malte und Georg

DER ANDERE BERICHT

HERBSTTÖRN MIT S.T.A.G.-MITGLIEDERN

Logbucheintrag I am 2. Oktober 2019

Im Bauch der *Friedrich* ist es kuschelig warm. Die SchiffscREW hat den Holzofen angehauen. Wir, ihre Besucher, von weit entfernten Orten frisch hereingeweht, können nur schauen. Der Kapitän Axel persönlich bringt den Pott. Doch noch vor ihm verdrängt des Saucen Duft den Geruch von warmen Schiffsstahl und füllt mit Gorgonzola die vorhand'ne Luft. Und so werden wir an unsrem ersten Abend nicht nur von außen, sondern auch von innen und vor allem miteinander warm. Morgen fahrn wir raus aus Binnen. Entdecken das Meer mit allen Sinnen. Wenn wir segeln als Matros*Innen.

Logbucheintrag II am 3. Oktober 2019

Brötchen, Stullen, Weck. Dann gingen wir aufs Deck. Regenwetter. Drei Lagen drunter. Ölzeug hält dicht. Watt & Wunder. Als die Wolken sich verzogen. Der Wetterfrosch hat nice gelogen. Essen: Gemüse, Reis. Kein Kabeljau. Alles Wasser weg. Als ich von Deck schau. Tisch gedeckt, muss nicht groß wühlen. Kein Meer mehr da. Doch kanns noch fühlen. Stiefel, Gesichter und Lichter gesichtet. Formationen im Watt. Lange belichtet. Sonne, Mond und Sterne. Segeln tun wir gerne.





**Logbucheintrag III
am 4. Oktober**

Gerade erwacht durch warme, klimpernde Teller. Und neben mir im Traum – nein, doch schon auf dem Tisch – erblicke ich das Nutella. Gut genährt und wohl verschmiert folge ich dem Ruf des Wattes und betrete barfuß den Nordseeboden. Es dauert etwa 30 Sekunden, bis mir vor Kälte die Füße beinahe abfallen. Nachdem die Wattwürmer nach und nach mehr Wärme abgegeben haben, werde ich langsam richtig warm. Auch steigt die Lust, in einem der Priele zu baden. Sie rauscht vorbei, ich streck den Finger raus. Vielleicht gibt's mehr Muscheln dort den Fluss hinauf. Ich bewundere die Vielfalt der Strömungen des dünnen Wasserfilms auf dem Watt. Überall wird das Licht auf unterschiedliche Arten gespiegelt. Der Versuch, das mit der Kamera festzuhalten, stellt sich schnell als Schnapsidee heraus. Dabei habe ich heute noch gar nichts getrunken. Ich würde jetzt sehr gerne weiterschreiben, aber dieser Georg mit seinem ultrawichtigen Workshop und seinen penetranten Fragen lenkt mich immer mehr ab. Ich glaube, ich muss ihm bald meine gesamte Aufmerksamkeit schenken. Aber auch ihm muss ich wohl oder seekrank ein paar Schnapsideen zugestehen. Immerhin hat er heute auch noch nichts getrunken.

**Logbucheintrag IV
am 4. Oktober 2019**

Brötchen: Aufback. Matrosen: auch wach. Hat Axel Kaffee, kann man's wagen. Nach' paar Schlücken die Tagesroute zu erfragen. Navigatoren berechnen Kurs nach Juist. In diesem Augenblick springen von der Reling. Die halbe Besatzung inne See rin. Wandern im Grund. Sand wie nasse Wüst. Anker gelichtet. Für die Fahrt wird gerichtet. Land in Sicht. Nur noch ne Meile. Ne Stunde geht's noch. Keine Eile.

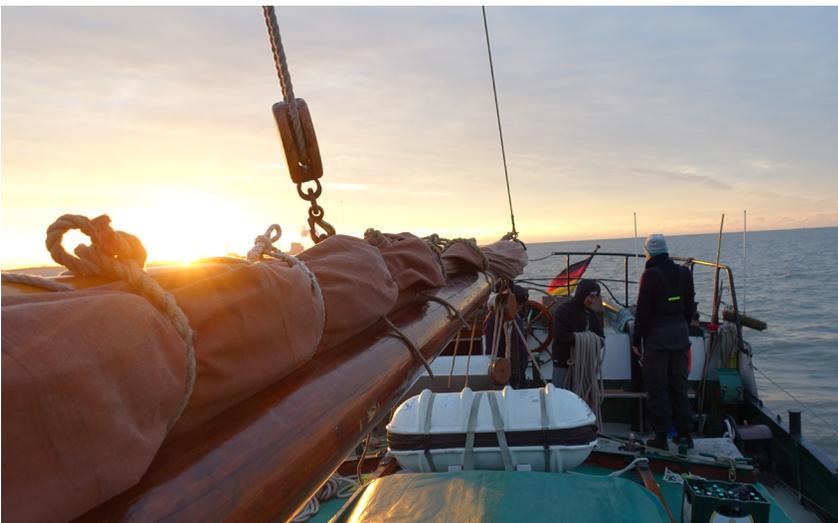
**Logbucheintrag V
am 5. Oktober 2019**

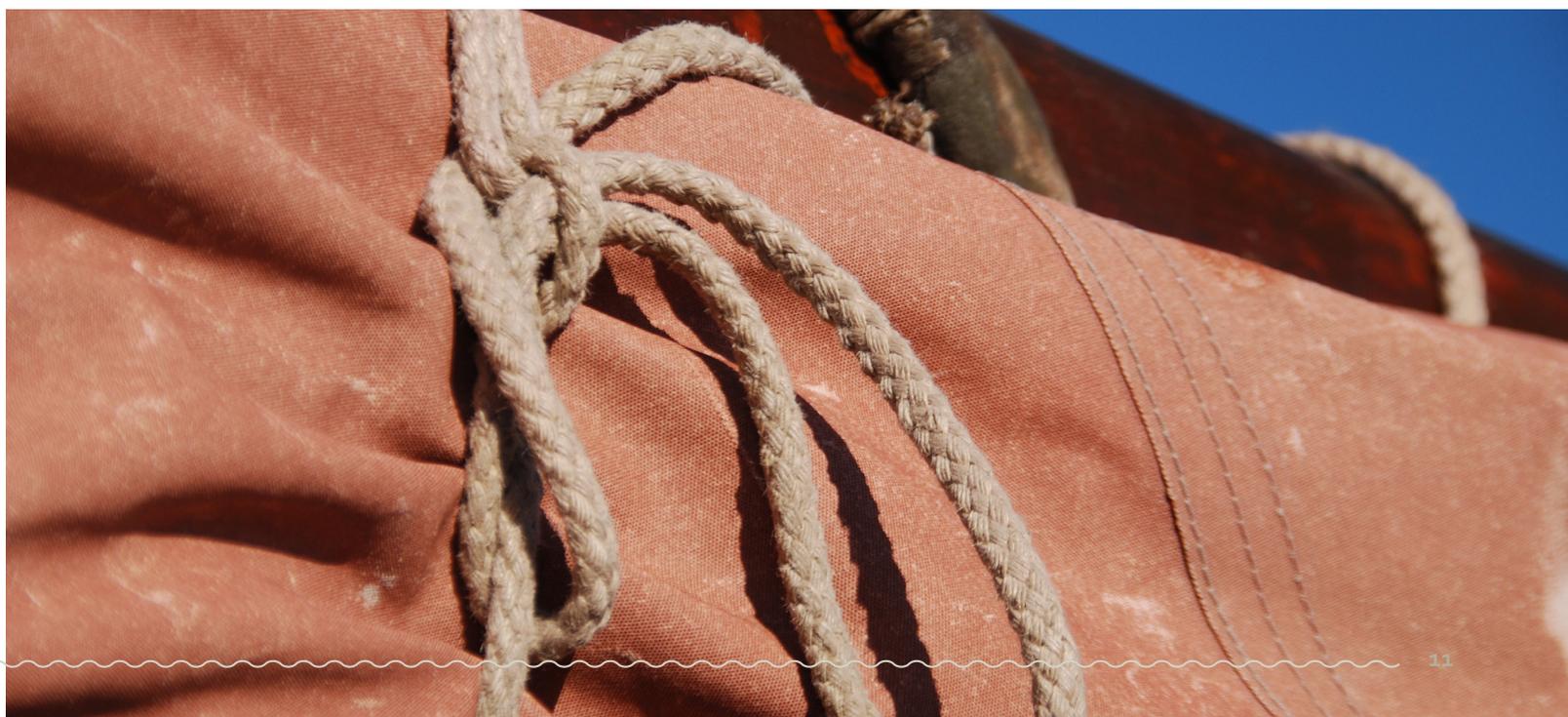
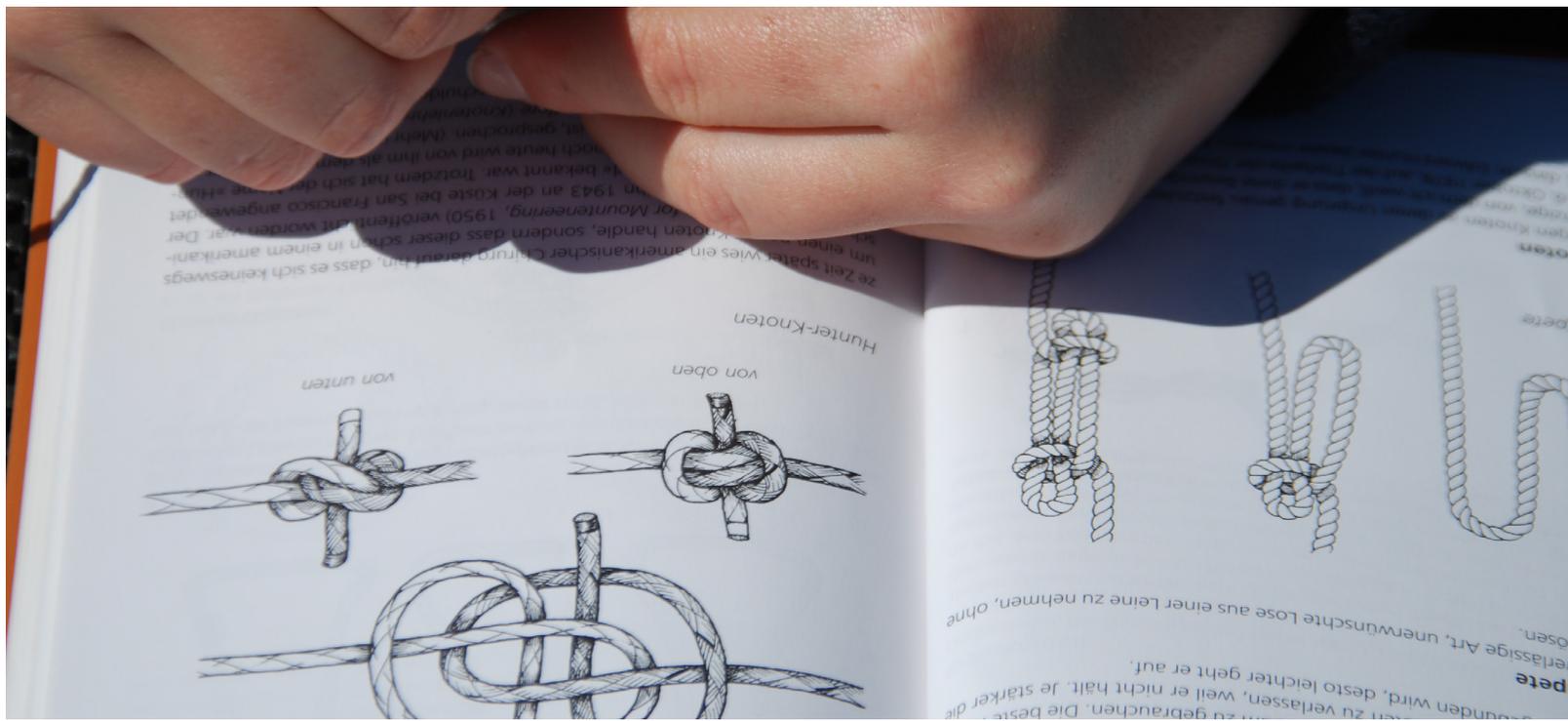
Freitagabend Rast auf Juist, der Abend wurde uns sehr versüßt, durch Georg und Camillo bekamen unsre Mägen Stimmung. Ganze Crew aß Käptn's dinner. Ausgewachsen. Nichts für Kinner. Langt das Essen nur für zwei, gibt's in Kombüse Meuterei. Das Wetter war zum Schießen, doch das Essen so richtig zum Genießen! Deswegen ging auch keiner mehr hinaus und alle schliefen erstmal richtig aus!

**Logbucheintrag VI
am 5. Oktober 2019**

Morgens Hand am Tau. Schipperrn wegen Tide heut bei Nacht. Zwei könn' schlafen. Hatten vorher Wacht. Gekonnter Einsatz. Nicht verzagen. Alle wissen. Dirk muss tragen. Nur in meim Traum. Kein Land in Sicht. War'n in Nirvana. Auf der Fahrt zu dicht. Doch welch glückliches Erwachen. Tisch gedeckt mit leckren Sachen. Nicht gerammt auch nur ne Tonne. Auf See mit euch ist purste Wonne.

~~~~~  
Ruben Jochem und Camillo Brand  
Mitsegler





## SEGELN FÜR EINE BESSERE WELT – WIE DIE S.T.A.G.-FÖRDERUNG DABEI HILFT

2019 ist schon jetzt wieder ein erfolgreiches Jahr für die Jugendförderung. Trotz vieler kleinerer Havarien werden wir dieses Jahr wohl zum wiederholten Male einen Rekord bei der Förderung aufstellen. Die Werbetrommel wurde wieder ordentlich gerührt, wodurch sich der Bekanntheitsgrad der finanziellen Unterstützung der S.T.A.G. immens gesteigert hat. Wir haben die Förderrichtlinien überarbeitet und konnten so zum einen die Fördergrenzen als auch die Fördersätze anheben, um möglichst viel Geld an Jugendliche auszuzahlen. Außerdem haben wir unseren Förderantrag überarbeitet und konnten so die Anzahl der abgelehnten Förderanträge senken. Das hat sich ausgezahlt, denn wir konnten im Vergleich zum letzten Jahr einen Anstieg an Jugendförderanträgen verzeichnen. Während es letztes Jahr insgesamt 69 geförderte Trainees waren, sind wir derzeit bei 65 und haben auch schon neue Anträge, über die bei der letzten Sitzung des Förderausschusses im November 2019 entschieden wurde. Aus 620 geförderten Tagen wurden schon 650, verteilt auf acht Schiffe. Ein für uns besonderes Projekt war auch dieses Jahr wieder der russisch-deutsche Jugendaustausch veter i volny, durch die auch russische Trainees von der S.T.A.G.-Förderung, in Form einer Sonderförderung, 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!

Im Bereich Sonderförderung konnten wir dieses Jahr wieder verschiedene Projekte fördern, unter anderem Einzelprojekte wie High Seas High School oder wie

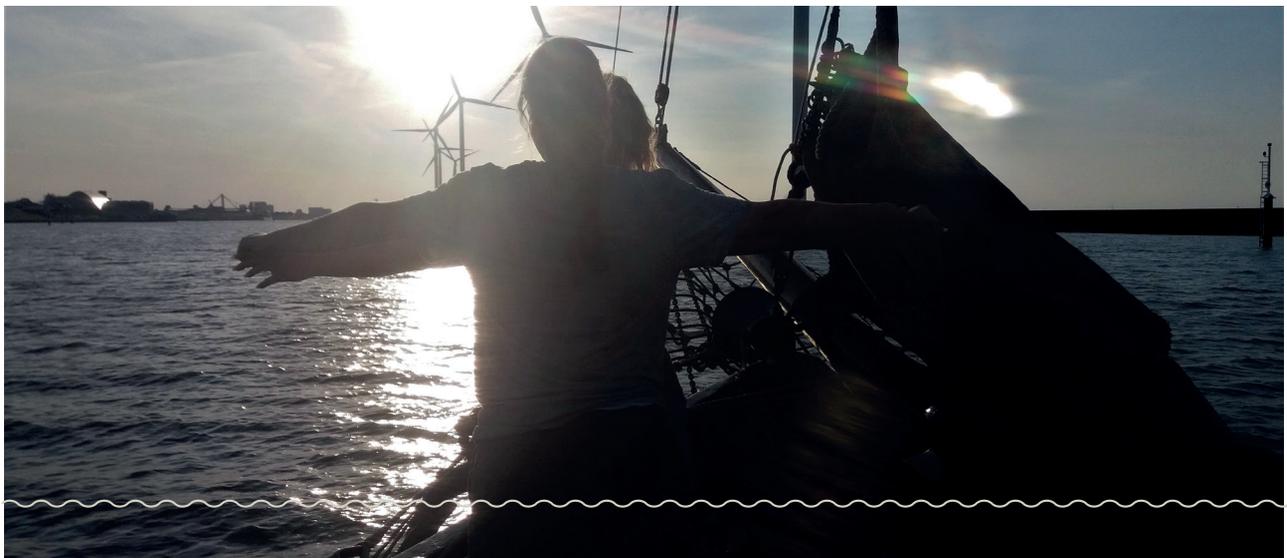
schon in den letzten Jahren die Max-Oertz-Regatta auf der *Anita*. Ein besonderes Projekt war das Projekt „Abenteuer Rückenwind“ auf der *Thor Heyerdahl* mit 22 chronisch kranken Kindern. Ich selber konnte bei diesem Törn als Helfer mitsegeln und bin immer noch begeistert, wie glücklich die Jugendlichen an Bord waren und wie sie über ihre persönlichen Grenzen hinausgewachsen sind. Ein großer Dank gilt allen, die diese besonderen Törns organisieren und Jugendlichen, aus oft schwierigen Situationen, etwas ganz Besonderes bieten.

Wir vom Förderausschuss freuen uns immens, 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**.

Helft mit, dass noch mehr Jugendliche von der Förderung erfahren: Erzählt euren Freunden und Familien davon, legt Flyer in eurem Sportverein aus, posted 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.

~~~~~  
 Ever Malte
 Förderausschussvorsitzender



WORKSHOP, SKANDINAVISCH RACEN UND FRITTEN IN ANTWERPEN

DAS JAHR IN DER SAIL TRAINING INTERNATIONAL

„Ask not what the STI can do for you – ask what you can do for the STI“ – angelehnt an ein berühmtes Zitat von John F. Kennedy führten wir im Frühjahr in Southampton einen Workshop mit dem STI-Rat, Race Directors und weiteren Ehrenamtlichen sowie den nationalen Sail Training-Organisationen (NSTO) durch. Zum einen sollten so die neuen Ziele der STI bekannt gemacht werden und zum anderen die Herausforderungen und Ideen der nationalen Organisationen (wie beispielsweise der S.T.A.G.) diskutiert werden. Hier wurde unter anderem die Frage gestellt, was die NSTOs für die STI tun können und umgekehrt. Dieser Workshop war der Auftakt für eine spannende Segelsaison, und brachte abwechslungsreiche Themen hervor, die teils auch schon im Rahmen der Tall Ships Races 2019 in Skandinavien umgesetzt werden konnten.

Während der Races von Aalborg über Fredrikstad und Bergen bis Aarhus brachten unseren Mitgliedsschiffe übrigens einige Preise nach Hause: Die *Esprit* gewann den „Social Media Award“, die *Atyla* war „Most Entertaining In Crew Parade Class B/C/D“ und den 3. Platz in Class B machte die *Johann Smidt* im letzten Race. Herzlichen Glückwunsch!

Im Bereich Förderung wurde die STI ebenfalls aktiv: Wie im letzten Jahr wurden im Rahmen des Canada Legacy Fund insgesamt 25.000 CAN \$ für Projekte ausgelobt, die einen Bezug zu kanadischen Gewässern haben oder die kanadische Trainees an Bord nehmen. Erstmals ist außerdem der Youth

Development Fund ins Leben gerufen worden, für dessen Fördergelder (insgesamt 25.000 Pfund) sich Organisationen und Schiffe weltweit bewerben konnten. Der Fokus lag dabei auf der Förderung von Projekten mit benachteiligten Jugendlichen.

Eine besondere Förderung war das Projekt „Keith's Crew“, das zum Andenken an Keith Robinson, langjähriger Schriftführer und Freund der STI, umgesetzt wurde. Keith war 2018 verstorben, seine Witwe hatte das Projekt dann in Zusammenarbeit mit der STI umgesetzt. 16 junge Menschen aus aller Welt konnten so auf der niederländischen *Gulden Leeuw* die erste Etappe der Tall Ships Races mitsegeln. Die Trainees aus Australien, Kanada, Finnland, Irland, Liechtenstein, Portugal, Neuseeland, den Niederlanden und Großbritannien empfanden den Törn als eine lebensverändernde Erfahrung und schlossen dabei Freundschaften fürs Leben.

Auch in der internen Struktur der STI haben sich Änderungen ergeben: So sind in das Trustee Board, also quasi den Vorstand, drei neue weibliche Mitglieder aufgerückt, die aus sehr unterschiedlichen Bereichen kommen. Das nächste Treffen findet dann im Rahmen der STI-Konferenz Anfang Dezember in Antwerpen statt, wo auch wieder eine S.T.A.G.-Delegation teilnehmen wird.

Lena Weweler, 2. Vorsitzende S.T.A.G.
Trustee Sail Training International



DER S.T.A.G.-KALENDER 2019 IST DA!

KALENDER „SEGEL SETZEN 2020“ – SEHNSUCHT FÜR ZU HAUSE

Auch im nächsten Jahr müssen eure Wände nicht nackt sein, denn der neue S.T.A.G.-Kalender steht bereit! Es erwarten euch Sehnsuchtsbilder von 12 Mitgliedsschiffen, die euch durch das Jahr begleiten, wenn ihr mal nicht an Bord seid. Mit dabei: *Alex 2*, *Amphitrite*, *Anita*, *Astarte*, *Atyla*, *Balu*, *Espriet*, *Franzius*, *Freddy*, *Großherzogin Elisabeth*, *Roald Amundsen*, *Seute Deern* und *Zuversicht*.

An dieser Stelle ein ganz großes Danke an alle Einsender. Die Anzahl und Qualität eurer Fotos war überwältigend!

Der Kalender ist wie immer über das S.T.A.G.-Büro gegen eine Spende von 15 € zzgl. Versand erhältlich – per Mail an stag@sta-g.de, Stichwort „Kalender 2020“, telefonisch oder natürlich persönlich.

Der Kalender sieht übrigens nicht nur an Wänden super aus, sondern auch unter dem Weihnachtsbaum!

Eure Ramona Rehfeld
Helferin der S.T.A.G.



DIE S.T.A.G. HILFT –

DIE FÖRDERUNG UNSERER MITGLIEDSSCHIFFE

Wie in jedem Jahr fördert die S.T.A.G. nicht nur jüngere Mitglieder, sondern auch die Vereinsschiffe. Als Stifterausgabe hatte die S.T.A.G. 2.000 € für die Sanierung des Duschraums auf der *Alexander von Humboldt II* freigegeben.

Im Bereich der Schiffsförderungen haben wir der *HF 244 Astarte* 1.250 € nach einer Havarie zugesprochen. Der Rumpf der *Astarte* konnte so gleich in Svendborg repariert werden. Darüber hinaus erhielt sie einen Zuschuss zur Erneuerung des stehenden Gutes. Auch Mitgliedsschiff *Franzius* erhielt für diverse Reparaturen u.a. am Deck Fördergelder und auch die Anschaffung einer neuen ICOM-Funkanlage und von neuen GMDSS-UKW-Handfunkgeräten wurde gefördert. Diese Förderung fiel in die Kategorie „Neuanschaffung und Instandhaltung von Bordmitteln zur Verbesserung der Sicherheit von Trainees und der Besatzung auf S.T.A.G.-Mitgliedsschiffen“. Andere Förderungen wurden u.a. an die *Amphitrite* ausgeschüttet (für einen neuen Hilfsdiesel) und

an die *Alexander von Humboldt II* für diverse Reparaturen wegen einer Zwischenbesichtigung des Germanischen Lloyds. Hier hatte die Deutsche Stiftung Sail Training folgende Infos geschrieben: „Wie bekannt, hatten wir vom 23.04. bis 30.04.2019 eine umfassenden Werftaufenthalt mit Dockung zum Zwecke der GL-Zwischenbesichtigung. Die Zeit wurde genutzt für anstehende Instandhaltungsmaßnahmen, Reparaturen und Servicearbeiten. Eine umfassende Inspektion des Maschinenbereiches wurde durchgeführt.“

Insgesamt wurden bis Ende Oktober unsere Schiffe mit einer Gesamtfördersumme von 16.765,08 € gefördert. Wichtig ist dabei, dass die Betreibervereine/Eigner darauf achten, dass eine geeignete Gegenleistung für die Förderung angeboten wird. Im Vordergrund steht das Gewinnen neuer Mitglieder mit guter Öffentlichkeitsarbeit und das Bereitstellen von kostenlosen Törnplätzen.

Daneben übernimmt die S.T.A.G. auch die Förderung

von nautisch-technischer Weiterbildung.

Hier ist insbesondere die Unterstützung diverser Priwall-Seminare (vergleichbar mit Basic Safety) mit pauschal 190 € pro Teilnehmer (ab 01.01.2019 von 170 € angehoben wegen der gestiegenen Preise) hervorzuheben. Des Weiteren wurden ein LRC-Lehrgang, SRC-Lehrgänge, die SSS-Praxisausbildung und ein Kurs für STCW-Basic Safety mit einer Gesamtfördersumme von 2.004,55 € unterstützt.

Auch Sonderförderungen sind Bestandteil der Arbeit unseres Förderausschusses. Hierbei sind die Förderungen für das „Abenteuer Rückenwind“ (s. separater Artikel), die Teilnahme der Anita auf der Max Oertz-Regatta mit knapp 800 €, ein mehrmonatiger Törn im Rahmen der „High Seas High School“ und ein Törn auf der Friedrich mit Mädchen aus schwierigen Hintergründen mit mehr als 1.300 € inbegriffen.

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

„UND ACTION!“ – DER S.T.A.G.-VIDEOWETTBEWERB

Jedes Jahr erreichen uns wunderbare Videos als Gegenleistung für einen geförderten Törn. Videos, die uns dein Abenteuer aus deinem Blickwinkel nacherleben lassen. Videos, die zeigen, was Sail Training für dich bedeutet. Videos, die bei anderen Menschen das Fernweh wecken.

Um die Arbeit und das Ergebnis zu honorieren, ruft die Sail Training Association Germany den ersten S.T.A.G.-Videowettbewerb mit hohen Preisgeldern aus. Wir wollen euch ermutigen, die Kamera in die Hand zu nehmen und uns zu zeigen, was Sail Training, was das Segeln, was das Meer in euch bewegt hat. Zeigt uns, wieso Ihr mit dem Preisgeld nochmal raus auf See müsst.

Die S.T.A.G. stiftet insgesamt über 1.000 € in Törnkostenzuschüssen und die gleiche Summe noch einmal für die Bordkasse des Schiffes der Gewinnervideos!

Ihr kennt jemanden, der gerne filmt oder fotografiert und etwas Neues ausprobieren will? Teilt mit ihnen diesen Wettbewerb!

Teilnahmebedingungen:

- ☞ Ihr seid zwischen 14 und 27 Jahren alt
- ☞ Ihr seid auf einem S.T.A.G.-Mitgliedsschiff gesegelt oder werdet 2020 noch segeln
- ☞ Einsendungszeitraum 01.01.2020 bis 30.09.2020 an foerderung@sta-g.de

Preise:

1. Platz: 500 €

2. Platz: 350 €

3. Platz: 200 €

für deinen nächsten Törn und den gleichen Betrag für die Bordkasse auf dem Schiff, auf dem das Video entstanden ist!

Hier noch das Kleingedruckte:

Der Betrag ist zweckgebunden und kann nur für die zukünftig entstehenden Törnkosten verwendet werden. Der Törn muss mit dem Preisgeld auf einem anderen S.T.A.G.-Mitgliedsschiff gesegelt werden als das, auf dem das Gewinnervideo entstanden ist. Die Videos werden durch zwei Runden kuratiert, wovon eine aus einer S.T.A.G.-internen Jury besteht. Das Video kann einzeln oder als Gruppe eingereicht werden. Gewinnen können nur Mitglieder der S.T.A.G.

Das eingereichte Video wird für die Teilnahme mit den dabei gemachten Angaben gespeichert. Die Teilnehmer erklären sich mit der Nutzung und Speicherung ihrer Daten allein zu Zwecken dieses Videowettbewerbs einverstanden. Die Gewinner werden per E-Mail benachrichtigt und namentlich veröffentlicht. Mit dieser Form der Veröffentlichung sowie der Veröffentlichung des Videos erklärt sich der Gewinner ausdrücklich einverstanden. Jeder Teilnehmer versichert, dass er über alle Rechte am eingereichten Video verfügt, dass er die uneingeschränkten Verwertungsrechte aller Teile besitzt, dass das Video frei von Rechten Dritter ist sowie bei der Darstellung von Personen keine Persönlichkeitsrechte verletzt werden. Falls auf dem Video eine oder mehrere Personen erkennbar abgebildet sind, müssen die Betroffenen damit einverstanden sein, dass das Video veröffentlicht wird.

Jan-Marco Reiners

Regionalbeauftragter der S.T.A.G.



„ABENTEUER RÜCKENWIND“ AUF DER THOR HEYERDAHL

Auf diesem Törn gehört es dazu, dass jeder Teilnehmer spezielle medizinische oder pflegerische Unterstützung benötigt. Ganz normal, wenn chronisch kranke Jugendliche aus ganz Deutschland an Bord eines Traditionsseglers unterwegs sind!

Das Pilotprojekt von 2017 war nun erneut erfolgreich. „Pass auf, dass du dich nicht verletzt! Wie ist dein Blutzucker? Brauchst du Hilfe beim Anziehen? Hast du deine Tabletten genommen?“

Diese Zitate begleiteten uns auf unserer Reise und machten sie zu etwas ganz Besonderem. Vom 01.-05. Juli 2019 war es uns möglich, dank der Unterstützung von „Aktion Mensch“ und der S.T.A.G. sowie einzelnen Privatspenden, mit chronisch erkrankten Jugendlichen an Bord eines Großseglers in See zu stechen. Eine unbeschwerte Reise war unter anderem durch die Begleitung von Kinderärzten und Kinderkrankenpflegern möglich, die sich hervorragend ebenfalls ehrenamtlich um unsere jungen Mitsegler kümmerten.

So hatten wir fünf schöne Tage entlang der deutschen Ostseeküste von Kiel nach Flensburg und zurück. Wir legten einige Meilen unter Segeln zurück, obwohl wir viel Gegenwind hatten, nach sorgfältiger Vorabplanung gingen fast alle begeistert ins Rigg, wir paddelten an Land, unternahmen Ausflüge in Flensburg und feierten schließlich ein sehr gelungenes Captain's Dinner am letzten Abend.

Das Konzept ging auf!

Unsere Mitsegler wurden ganz normal in den Bordalltag integriert, wobei eine besondere

Bedeutung hinter dem Wort „normal“ steckt. Man bedenke die oftmals schon langen und schwierigen Klinikaufenthalte in der Vergangenheit der Jugendlichen und auch die teilweise Schwere der Erkrankung. An Bord liegt der Fokus auf den persönlichen Stärken des Einzelnen und nicht auf der Krankheit, davon profitieren die Jugendlichen sehr. Die Jugendlichen übernehmen Verantwortung und erleben Ermutigung, neue Dinge zu lernen. Zu sehen, dass andere Jugendliche auch von einer Krankheit betroffen sind, lässt sie sich auf einer anderen Ebene begegnen und bietet ihnen die einmalige Gelegenheit des Austausches.

So hat es uns sehr gefreut, 22 neue „Leichtmatrosen“ sicher in den Hafen in Kiel wieder zurück bringen zu können. Auch den Betreuern und der Crew hat es viel Spaß gemacht, auf die besonderen Umstände der Reise einzugehen.

An dieser Stelle nochmal ein sehr großes Dankeschön auch im Namen der Jugendlichen. Nicht zuletzt durch die Unterstützung der S.T.A.G. war es möglich, den Teilnehmerkostenbeitrag gering zu halten bzw. finanzielle Zuschüsse für finanziell schwache Familien zu ermöglichen.

Wir freuen uns sehr, auch in Zukunft mit chronisch kranken Jugendlichen an Bord zu gehen.

Weitere Informationen sowie einen Reiseblog gibt es unter: rueckenwind.thor-heyerdahl.de

Maria Gros
Abenteuer Rückenwind





JUNG ODER ÄLTER? JUNG UND ÄLTER!

Unsere S.T.A.G.-Flagge ist ordentlich ausgeweht – daran kann man erkennen, dass der Finkenwerder Hochseekutter HF 244, die **ASTARTE** aus Bremerhaven viel unterwegs war und dieser Segelsommer sich dem Ende nähert.

Gab es was Besonderes? Und ob! Wir haben uns einen Virus eingefangen, der zwei von uns massiv infiziert hat:

👉 Bereits im Alter von 16 Jahren befallen, segelte dieser Jungspund vom ersten bis zum allerletzten Ferientag fast durchgehend auf der **ASTARTE**, und das mit sichtlich wachsender Begeisterung - er hat sich bereits zum Jungbootsmann in Ausbildung hochgearbeitet. Eine anfänglich dicke Backe nach einer Zahn-OP hielt ihn nicht davon ab, mit uns in die anfangs noch recht kalte See zu stechen. An die eingeschränkte Stehhöhe unter Deck gewöhnten sich seine zwei Meter recht schnell – die Decksbalken geben halt nicht nach – und zum Glück konnte er sich beim Segelsetzen jedes Mal wieder ordentlich entfalten.

👉 Und dann der zweite Fall: Im fortgeschrittenen Rentenalter entdeckte sie auf unseren Törns in der **ASTARTE** ihre neue Liebe. Und damit sie das Schiff und den Verein noch aktiver unterstützen kann, zieht sie um nach Bremerhaven. Sie übt in jeder freien Minute den Palstek und ähnliche Verknüpfungen und entwickelt sich zum Allrounder an Bord – das nenn' ich Einsatz. Zugegeben, wir steuerten in diesem Jahr auch recht abwechslungsreiche Kurse – Deutsche

Bucht, Jadebusen, nordfriesische Inselwelt, Büsumer Kutterregatta, Vegesack, Kieler Woche, Eckernförde, dänische Südsee, Flensburg, Schlei ...

... und bei jedem Crewwechsel gab's leckere Grüße von zuhause, selbst gepflückte Johannisbeeren als Gelee, Rosinen- und Apfelkuchen oder Weingummis als Nervennahrung.

Das alles war sicherlich ein Anreiz, aber am wichtigsten ist doch immer die jeweilige Crew, und die hat gepasst. Dieser Segelsommer zeigte wieder, dass jung und älter prima zusammenpassen, wir schnacken miteinander, tauschen Erfahrungen aus und schmieden Pläne für die nächsten Törns. Wir wollen ja nicht nur, dass jeder Tampen am richtigen Belegnagel hängt, wir wollen auch den Umgang mit Kursdreieck und Ruderpinne weitergeben.

Und da kommt uns dieser Virus um traditionelle Segelschiffe sehr zupass: er ist überhaupt nicht schädlich, aber hochgradig ansteckend – und wir hoffen, dass er sich weiter ausbreitet.

Es bestehen gute Heilungschancen, eine heißt **ASTARTE** und ist in Bremerhaven beheimatet.

Also, guckt bei uns rein, steckt euch an und macht einfach mit.

www.schiffergilde.de

Eugen v. Abel
Skipper der **ASTARTE**



VOM TRAINEE ZUM KAPITÄN

EIN BRIEF VON RODRIGO DE LA SERNA, DIREKTOR DER ATYLA SHIP FOUNDATION

„Jan-Marco Reiners ist bereits seit vielen Jahren Mitglied der S.T.A.G. (ich weiß nicht einmal, wie viele). Wir lernten uns auf einer der STI-Konferenzen kennen. Er vertrat die S.T.A.G. und ich die *Atyla*.

Irgendetwas, das er damals über das Segeln auf der *Atyla* hörte, muss ihm gefallen haben, denn 2016 nutzte er die Jugendförderung der S.T.A.G., um auf unserer Fahrt von Laurium (in Griechenland) nach Constanta (in Rumänien) Atylas Reise zur Black Sea Tall Ships Regatta 2016 zu beginnen, an der sie teilnahm.

Wie die meisten Leute, die mit uns segeln, hat Jan seine Reise geliebt. Natürlich waren unsere Treffen auf den STI-Konferenzen von diesem Moment an nicht mehr dieselben. Zwischen den jungen Vertretern der S.T.A.G. und unserem Office-Team (einschließlich Alfonso, der in Berlin lebt, und Emma, der Deutschen von den Kanaren) gab es eine zunehmende Zusammenarbeit.

Im folgenden Jahr kehrte Jan zu der Atlantiküberquerung, die wir im Rahmen der 2017 Rendez-Vous Tall Ships Regatta-Quebec unternommen hatten, auf die *Atyla* zurück. Aufgrund seiner Beteiligung an der S.T.A.G., seiner Erfahrung auf See und der Tatsache, dass er im vergangenen Jahr mit uns gesegelt war, hätte Jan bei uns einen Rabatt auf den Preis dieser Reise verlangen können, aber das tat er nicht. Diese Ehrlichkeit und die Bereitschaft, etwas beizutragen, haben von Anfang an deutlich gemacht, was für ein Mensch Jan ist.

Im selben Jahr noch wurde Jan zum ersten Mal Watch Leader, zeigte so seine Führungsqualitäten und erwies sich als mutiger und verantwortungsbewusster Seemann, dem man vertrauen kann. Er lernte sofort weiter für den nächsten

Schritt, den Yacht Master Ocean. Damals sagte er schon, er würde gerne als Erster Offizier zurückkehren. 2018 tat er dies und verbrachte mehrere Monate an Bord, um zu lernen, wie man mit der *Atyla* umgeht, aber auch, wie man eine Gruppe von Menschen sicher führt. Es gibt Seeleute, die nur wissen, wie man ein Schiff fährt, aber bei *Atyla* reicht das nicht aus. Die professionellen Besatzungsmitglieder der *Atyla* müssen lernen, Führungskräfte zu sein, die Vertrauen und Respekt aufbauen und gleichzeitig Teamgeist und eine positive Einstellung fördern können.

Dieser Trainingsprozess war eine wahre Freude, denn es war klar, dass Jan perfekt zum Geist von *Atyla* passt: Er ist offen, freundlich und lacht gerne, ist aber gleichzeitig verantwortungsbewusst und fleißig.

Nach mehreren Monaten als Erster Offizier reiste Jan 2018 zum ersten Mal als Kapitän (ohne mich als Hilfe an Bord) von Harlingen nach Weymouth. Es war eine Reise in Zusammenarbeit mit unseren Freunden vom englischen Schulschiff *Maybe*. Auf dieser Reise waren die Wetterbedingungen schrecklich. So schrecklich, dass auf der *Maybe* mehrere Teile des Riggs brachen und sie deshalb mehrere Fahrten absagen musste, um Reparaturen durchzuführen. Jan allerdings schaffte es, ohne größere Probleme *Atyla* an ihr Ziel zu bringen und fuhr, im Hafen angekommen, mit dem Beiboot los, um ein paar Pizzen für die Leute an Bord zu bestellen, um eine so schwere Reise zu kompensieren. Dies zeigt, dass Jan die perfekte Kombination aus Führungsqualitäten und Einfühlungsvermögen in die Gruppe hat.

Dieses Jahr, 2019, war Jan 8

Wochen als Kapitän an Bord, darunter 2 der Fahrten der Tall Ships Races 2019 (Fredrikstad-Bergen und Bergen-Aarhus). In dieser Zeit hat er wieder fantastische Arbeit geleistet, in schwierigen Zeiten Ruhe bewahrt und effektiv sowie konstruktiv mit dem Team vor Ort und im Büro kommuniziert.

Hiermit möchte ich mich öffentlich bei Jan bedanken, für seinen enormen Beitrag zur *Atyla* Foundation und um zu äußern, wie froh ich darüber bin, dass er Teil der *Atyla*-Familie ist. Er und die anderen Menschen, die jedes Jahr mit der *Atyla* Foundation zusammenarbeiten, egal ob als – schlecht bezahlte – professionelle Crew oder als Freiwillige, machen es möglich, dass *Atyla* so ist, wie sie ist. Ohne sie alle ginge es nicht. Ich möchte mich auch noch einmal bei der S.T.A.G. bedanken, nicht nur für die direkte Unterstützung von Schiffen wie wir eins sind, sondern auch für die Unterstützung der einzelnen Mitglieder, damit sie segeln und sich weiterbilden können, bis sie zu den Seeleuten werden, die so vorbildlich sind wie Jan.

Ich bin sicher, dass Jan in seiner Zukunft nie Probleme haben wird, Arbeit zu finden. Die Soft Skills, die er in den letzten Jahren gelernt und gestärkt hat, werden seine Arbeitgeber dazu bringen, sich um ihn zu reißen. Ich hoffe nur, dass er in Zukunft weiterhin Zeit und Lust hat, ein Kapitän der *Atyla* zu bleiben. Hier wird er immer ein Zuhause und eine Familie haben."

Alfonso Garzón und
Rodrigo de la Serna
Atyla Ship



TRADITIONSSCHIFFER-AUSBILDUNGSTÖRN AUF BESANEWER „FRIEDRICH“

Auch in diesem Jahr haben wir erfolgreich mit 11 Personen von sieben verschiedenen Betreibervereinen einen interessanten und lehrreichen Törn in die ostfriesische Nordsee für angehende Steuerfrauen und -männer absolviert. Skipper Axel Sülberg ist mit uns von Leer aus über Delfzijl nach Borkum und zurück über Ditzum nach Leer bei herrlichem Wetter gefahren.

Segeln konnten wir auf Grund der falschen Windrichtung nicht so viel, aber im Vordergrund standen ja auch hauptsächlich Manöver, für die im normalen Schiffsbetrieb schlichtweg die Zeit und die Möglichkeiten fehlen, wie z.B. Anker fallen und Anker auf unter Segeln, Stoppstrecken, Drehkreise und Rückwärtsfahren sowie natürlich An- und Ablegen in verschiedensten Situationen bis zum Geht-nicht-Mehr.

Alle waren derart begeistert bei der Sache, dass wir nicht nur mehrfach Segel und Spieren an- und abgeschlagen haben, sondern auch jede mögliche Pause zum Spleißen von Tauwerk und sogar Draht genutzt wurde. Unser Bestmann Michael war fast von den Socken, dass dann auch noch sehr viele Schäkel und Blöcke von Grund auf überholt und renoviert wurden. Ein besonderes Highlight war dann die große Rettungsübung: Nach einem simulierten Wassereintritt haben wir den Verschlussplan abgearbeitet, Leckagesicherung geübt, den Notfallplan ausgeführt, das Rettungsboot ausgesetzt und bemannt (abandoning ship) und mit „Hahnepot“ und Schleppleine hinter uns hergezogen. Während der Übung wurde auch das Verhalten in Seenot und besonders über einen längeren Zeitraum in einer engen Rettungsinsel besprochen.

Selbstverständlich haben wir auch bei den Landgängen besonders in Ditzum kulinarische Genüsse gegönnt: Lecker Fisch satt, wie sich's

gehört! Auf Borkum am Strand haben wir bei einem Bilderbuch-Sonnenuntergang zu Blues und Soul-Livemusik auch den einen oder anderen Absacker genossen. Zum fulminanten Abschlussessen im jugoslawischen Restaurant „Jadera“ in Leer waren auch unsere Landfrauen Insa, Gerda und Nicole eingeladen, aber auch die Witwe unseres lieben verstorbenen Harald, Margit von Forstner, die sehr zu unserem Bedauern verhindert war.

Letztendlich möchte ich, Joey (Joachim) Fricke als Veranstalter und Coach, mich ganz herzlich bei der „Schippergilde Friedrich“ e.V. in Leer bedanken, auch bei Axel und Michael und natürlich bei allen Teilnehmern! Es war mal wieder fürchterlich anstrengend für mich, hat irre viel Vorbereitungszeit verschlungen, aber es stellt mich äußerst zufrieden, wenn alle ein gutes Stück weiter gekommen sind auf dem langen Weg zum Traditionsschiffer, und schließlich haben zwei Tradis ja diesmal ihre Nachweise vervollständigen können.

Mal schauen, ob und was ich mir für das nächste Jahr überlege. Bis denne, Euer Joey
Eine Sache zum guten Schluss: Mehrfach habe ich Interesse vernommen, an Sicherheitslehrgängen, wie sie die DSST für die *Alexander von Humboldt II* mit der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule auf dem Priwall bei Travemünde veranstaltet. Im Gegensatz zum BASIC SAFETY dauert dieser auf Nonprofit-Traditionsschiffe abgespeckte Lehrgang nur rund 3 Tage und ist auch deutlich günstiger, dafür aber oft ausgebucht. Die S.T.A.G. bietet 2020 voraussichtlich einen solchen Sicherheitslehrgang in Rostock an. Interessenten melden sich bitte direkt im S.T.A.G.-Büro.

Joey Fricke
Tall Ships-Vertreter der S.T.A.G.



Bürgermeister-Kievi

VON SCHLEUSEN, SCHLICKRUTSCHEN, „GEFLÜGEL-SCHIFFEN“ UND EINEM WUNDERBAREN HAFENFEST

FRANZIUS BEI DER WATTENSAIL IN CAROLINENSIEL

Vor ca. 15 Jahren hatten wir auf einem Törn in Ostfriesland spontan beschlossen, die Wattensail in Carolinensiel zu besuchen, die jedes Jahr am 2. Wochenende im August stattfindet. Der alte Hafen Carolinensiel ist von dem Wattenmeer-Hafen Harlesiel über das Füßchen Harle erreichbar. Die Harle besteht auf dieser Strecke aus einem ca. 1 sm langem Kanal. Dabei sind zwei Schleusen zu passieren. Nachdem die Wassertiefe im Kanal und die Abmessungen der Schleusen erforscht waren, kamen wir damals zu dem Entschluss, das könnte gerade eben passen. Und das Wetter war auch ideal, wenig Wind und warm. Getreu unserem alten Bremer Slogan „Wagen und Gewinnen“ hatten wir damals diese Binnenfahrt gewagt. Wir wurden mit einem tollen Hafenfest belohnt.

Die Schleusenkammer der Seeschleuse in Harlesiel ist für unsere *Franzius* zu lang. Ein Durchkommen für uns ist deshalb nur mittels einer Dockschleusung möglich. Bei Wassergleichstand öffnet der Schleusenmeister für kurze Zeit beide Tore, damit wir passieren können. Dabei soll möglichst kein Seewasser ins Binnenland gelangen. Deshalb werden beide Tore so geöffnet, dass das Wasser binnen etwas höher als buten (seeseitig) steht. Bei einer Dockschleusung ist die Fahrt nach binnen manövertechnisch einfach, da man gegen den Strom fährt. Die Fahrt zurück dagegen in Richtung See ist schwieriger, da man nun mit dem Strom in die Schleuse einlaufen und dann die Schleusenkammer passieren muss. Ein langsames Manövrieren ist unmöglich, da man zum Manövrieren schneller als das Wasser sein muss. Man fährt sozusagen in eine Art „Schlund“ hinein. Ohne gutes Abfeuern ist das mit unserer relativ breiten *Franzius* unmöglich.

Nach dem Passieren der heutigen Seeschleuse muss noch auf halbem Weg bis Carolinensiel eine zweite Schleuse passiert werden, die alte Friedrichschleuse. In früheren Zeiten war dies die Seeschleuse, die nur ein Tor hatte. Heutzutage steht dieses Tor immer offen. Hier besteht die Herausforderung für unsere *Franzius* mit ihren Seitenschwertern darin, dass in der Durchfahrt lediglich ca. 5 cm Platz auf beiden Seiten vorhanden ist. Da sind unsere normalen Fender zu dick. Und unsere Masten berühren fast die geöffnete Zugbrücke.

Was vor vielen Jahren passte, das sollte auch letztes und dieses Jahr passen. Schon letztes Jahr warnte der Schleusenmeister uns wegen des trockenen Sommers, dass wir auf keinen Fall die Mitte des Kanals verlassen dürften. In diesem Jahr war noch etwas weniger Wasser vorhanden, so dass wir diesmal beim Anlegen binnen vor der Schleuse nur noch über den Bug an Land kamen. Wir lagen auf Schlick.

Nach diesem „Abenteuer“ der Binnenfahrt erwartete uns in Carolinensiel wieder eine herzliche Begrüßung zur 29. Wattensail. Hier liegen die Schiffe in der einmaligen Atmosphäre des Museumshafens. Der Hafen bildet den Mittelpunkt des Dorfes mit den Gebäuden des Deutschen Sielhafenmuseums, des Kapitänshauses, der Alten Pastorei, des Nationalparkhauses Wattenmeer und weiteren Häusern. Aber vor allem sind es hier die Menschen mit dem Organisationskomitee und der ganzen Dorfgemeinschaft, die mit ihrer ehrenamtlichen Arbeit das Einmalige dieser Sail ausmachen. Allen diesen Menschen gilt unser dickes Dankeschön!

Dieses Jahr hatte ein aufkommender Sturm wohl einige Schiffe aus Holland davon abgehalten, die Wattensail besuchen zu können. Beim Sailtraining im Watt bestimmt nicht nur die Tide, sondern natürlich auch Wind und Wetter den Törnverlauf. Wir hoffen, dass zur 30. Wattensail im nächsten Jahr wieder mehr Schiffe ihren Kurs nach Carolinensiel abstecken werden. Es ist noch Platz im Hafen. Weitere Infos unter www.deutsches-sielhafenmuseum.de/wattensail.

Thomas Hinzen und die Crew der *Franzius*
Einige Fotos: Ruth Reisenauer





DIE WAPPEN VON UECKERMÜNDE – DER ROLLISEGLER

Seit 2007 segelt unser barrierearmer Zweimaster *Wappen von Ueckermünde* mit inklusiven Gruppen auf dem Stettiner Haff und der Ostsee. Von Mai bis Oktober fahren im Schnitt 35 Gruppen mit und ohne Handicap gemeinsam auf der speziell für Menschen mit Beeinträchtigungen konstruierten Spreizgaffel-Ketsch.

Das Deck ist durchgängig befahrbar, alle Segel fallen bis auf den Boden und sind somit von allen Teilnehmenden zu bedienen. Um unter Deck zu gelangen, stehen zwei eigens angefertigte Treppenlifte zur Verfügung. Der Rollisegler ist mit 14 Kojen, zwei Toiletten und einer gut erreichbaren Kombüse ausgestattet. Alle Bereiche, außer Vor- und Achterpiek und der Maschinenraum, sind für Rollstuhlfahrer leicht erreichbar. Der Großsegler wird vom Zentrum für Erlebnispädagogik

und Umweltbildung (kurz: ZERUM) betrieben. Neben einem hauptamtlichen Schiffsführer werden die Touren durch ehrenamtliche Skipper und Co-Skipper besetzt, ohne die tatkräftige Unterstützung wäre das Projekt nicht zu realisieren. Daher freuen wir uns sehr, dass zusätzlich zu der zweiköpfigen Stammbesatzung nun auch ein Praktikantenplatz anerkannt wurde. Somit können wir verstärkt junge, interessierte Anwärter/innen aus- beziehungsweise weiterbilden. Diese Stelle wird sehr gut angenommen, denn bereits in dieser Saison wurden drei Viertel aller Touren von Praktikanten unterstützt.

Eine weitere wichtige Neuerung der Saison 2019 ist das neu hinzugekommene Beiboot des Rolliseglers, welches zum Teil durch Privatspenden und zum Teil durch die Aktion Mensch gefördert wurde. Es ist ebenfalls für Rollstuhlfahrer mit Hilfe unserer



Davits zu erreichen und eröffnet neue Möglichkeiten, beispielsweise neue Häfen zu erkunden und ist außerdem sicherheitstechnisch ein Zugewinn. Es erleichtert vor allem mögliche Person über Bord-Manöver und Schleppmanöver.

Solltest du Interesse haben, eine Segelreise auf der Wappen von Ueckermünde zu erleben oder uns ehrenamtlich zu unterstützen, melde dich bei uns! Egal ob in der Wertzeit oder zur aktiven Fahrt, wirklich jeder ist bei uns auf dem Schiff herzlich willkommen!

Das Team vom Rollisegler

Ansprechpartnerin:

Anna-Sophia Wittig,

Kamigstraße 26

17373 Ueckermünde

Telefon: 015115687050

Mail: info@rollisegler.de

Web: www.rollisegler.de





SPONTANITÄT ZAHLT SICH AUS – REISE AUF DER AMPHITRITE

Jede Reise fängt mit Vorfreude, Vorbereitung und Tasche packen an. Bei spontanen Reisen muss man all dies etwas reduzieren, was die Reise an sich aber nicht weniger schön macht. Am 11. Juli bekam ich abends die Nachricht, es sei ein Platz bei dem Segeltörn auf der *Amphitrite* frei geworden und ich könnte mitfahren, es geht allerdings übermorgen los. Kurzerhand verschob ich meine Termine für die nächste Woche, packte meine Tasche und machte mich auf den Weg nach Kiel, wo der siebentägige Segeltörn auf der *Amphitrite* am 13. Juli startete. Obwohl ich den Großteil der Crew noch nicht kannte, bin ich sehr freundlich aufgenommen worden. Nachdem der Proviant verstaut worden war und alle Vorbereitungen getroffen waren, segelten wir los und verbrachten gleich die erste Nacht segelnd auf See. Die erste Nacht an Bord war erst einmal ungewohnt, eine ungünstige Welle und die davon erzeugten lauten Schiffsgeräusche hielten mich lange wach. An den nachfolgenden Tagen segelten

wir viel vor der dänischen Küste und ankerten abends im Schutz der Küste. Obwohl das Wetter alles andere als sommerlich war und mich leider auch die fiese Seekrankheit erwischte, bereute ich meine spontane Entscheidung, an der Reise teilzunehmen, keine Sekunde lang.

Am Mittwoch brauchte der Wind eine Pause und wir ebenfalls, sodass wir in den Hafen nach Eckernförde fuhren. Dort ließ sich der Sommer kurz blicken und wir konnten endlich baden und vor allem danach auch duschen gehen. Am folgenden Morgen legten wir in Eckernförde ab, voller Energie für einen schönen Segeltag. Kurz nach der Hafenausfahrt wurden alle Segel gesetzt und da die *Amphi* ein Segelschiff ist, war es unser Ziel, rein unter Segeln aus der Eckernförder Bucht zu kreuzen. Nach 13 Wenden und über 6 Stunden erreichten wir unseren Ankerplatz vorm Schwedeneck. Es war wunderbar zu sehen, wie die Crew sich immer besser einspielte und die Wenden, besonders das Bedienen

der Toppsegel, immer besser wurde. Für mich persönlich war es ein Highlight der Reise und ich war wieder einmal sehr froh über meine spontane Entscheidung!

Am Freitag erreichten wir den Start- und Zielhafen Kiel, wo die Reise mit einem leckeren Essen und einem lustigen Abend ausklang.

Auch auf die Gefahr hin, dass ich mich wiederhole: Ich würde mich jederzeit wieder so spontan für diesen Segeltörn entscheiden! Und zusätzlich konnte ich ohne Probleme auch noch nach dem Törn die Förderung durch die S.T.A.G. beantragen. Also – falls ihr einmal die Gelegenheit zu einer spontanen Segelreise auf den S.T.A.G.-Mitgliedsschiffen bekommt, zögert nicht zuzusagen und denkt danach an die Beantragung der Jugendförderung!

Annika Zindel
Mitseglerin



SEPTEMBERSEGELTÖRN AUF DER ALBATROS

Endlich wieder an Bord! Nach über einem Jahr Segelpause ging es für mich diesen Spätsommer wieder mit der *Albatros* vom Verein DJS Clipper auf die Ostsee. Angefangen in Flensburg, war das Ziel unserer einwöchigen Reise Eckernförde. Womit sich unser Fahrtrevier auf die westliche Ostsee, Belte und Sund erstreckte.

Da die gesamten Mitsegler pünktlich vor Ort waren, konnten wir nach einer Sicherheitseinweisung und der Wacheinteilung schon direkt am Samstagnachmittag lossegeln. Alle wollten mit anpacken, sodass die ersten Segel nahezu gleichzeitig mit dem Ablegen gesetzt wurden. Schnell kam schöne Segelstimmung auf durch den durchweg blauen Himmel mit Sonnenschein und Wind aus der richtigen Richtung. Somit konnten alle Neulinge an Bord in der folgenden Nacht schon die erste Nachtwache erleben. In einer sehr kalten sternklaren Nacht mit vielen Sternschnuppen versprach der nächste Tag ähnlich schön zu werden. Leider nahm der Wind weiter ab, sodass der Kapitän gemeinsam mit der Crew abstimmte, abends vor Lyø an den Anker zu gehen. So verschwand der Anker gleichzeitig mit der Sonne im Meer.

Nach diesen ersten beiden wunderschönen Segeltagen startete der nächste Tag schon früh mit Regen, aber auch dies macht dem richtigen Segler nichts aus und der Kurs in Richtung Norden wurde fortgesetzt. Durch zahlreiche Wenden hatten alle während der Wache gut zu tun, bis es um 11 Uhr wie immer die neuesten Infos zur Reise gab. Der Vorschlag, abends den Hafen von Juelsminde anzulaufen, kam bei allen gut an. Schon schnell wurde allen bewusst, dass dieser Hafen ein Highlight der Reise, auf Grund der Vergangenheit der *Albatros*, werden wird.

Die *Albatros* wurde nämlich, bevor sie zu einem Toppsegelschoner umgebaut wurde und dem Verein Clipper gehörte, als Steinfischer auf der Ostsee eingesetzt, damals noch unter dem Namen Esther Lohse mit dem Heimathafen Juelsminde. Viele Ehemalige leben noch heute in Juelsminde, und durch ihre enge Verbindung zum Schiff erfreuten sie sich besonders an dem Aufenthalt der *Albatros*. So wurde am

nächsten Tag extra für uns durch einen ehemaligen Taucher der *Albatros* das Hafenmuseum geöffnet, wo jeder die gesamte Geschichte im Detail nachvollziehen konnte. Durch diese einmalige Gelegenheit wurde gemeinsam abgestimmt, erst am Abend wieder abzulegen und die Reise im Großen Belt fortzusetzen. In der Nacht wurde die Große Belt-Brücke bei zunehmendem Wind passiert. Leider versprach der Wetterbericht Sturm mit Unwetter, sodass der Kurs auf den Hafen von Nyborg geändert wurde. So konnte der restliche Tag für kleinere Arbeiten auf dem Schiff oder für einen Rundgang durch die schöne Innenstadt von Nyborg genutzt werden.

Um den nächsten Tag voll auszunutzen, ging es früh mit dem ersten „All-Hands“, dem Ablegen, los. Unter Segeln legten wir ab und die Reise rund der Insel Fyn wurde fortgesetzt. Zwischenziel war der Svendborgsund mit der Svendborgsundbrücke. Durch die Wettervorhersage mit zunehmendem Wind erwies es sich als die beste Lösung, am Abend in der geschützten Hansebugt vor Anker zu gehen. In der Nacht merkte man deutlich die angekündigte Zunahme des Windes, und die Ankerwache musste sehr gewissenhaft gegangen werden, um mögliche Veränderungen direkt melden zu können. Dies funktionierte aber zur Freude des Kapitäns sehr gut und so wurde am nächsten Tag nach dem morgendlichen Sport beim Anker hochkurbeln die Fahrt sehr rasant mit zeitweise bis zu 8 Knoten fortgesetzt. Nach einem sehr schaukligen Vormittag wusste nun jeder an Bord, was zur richtigen Seefahrt dazugehört. Gegen Nachmittag, der Wind hatte etwas abgenommen, wurde schon Kurs auf die Eckernförder Bucht genommen. Auf dem Weg dorthin wurden bei bestem Wetter und inzwischen unter Vollzeug weitere schöne Segelmanöver gefahren, bei denen alle mit anpacken konnten. Den Abschluss bildete das Anlegen in Eckernförde und das gemeinsame Ausklingen lassen des letzten Abends einer sehr schönen und eindrucksvollen Segelwoche auf der *Albatros*!

Lena Kallas
Mitseglerin





LIVERPOOL – DUBLIN – BILBAO MIT DER ALEX 2

Als an einem schönen Samstagnachmittag Anfang August viele eifrige Segler und solche, die es werden wollten, im Hafen von Liverpool die *Alexander von Humboldt II* bestiegen, konnte wohl noch kaum jemand von uns erahnen, welche stürmischen Wendungen dieser Segeltörn nehmen würde.

Das britische Wetter war untypisch heiß und sonnig, die Stimmung der Neuankommenden an Bord heiter und voller Spannung auf den bevorstehenden Törn. Selbst der Umstand, dass der geplante Liegeplatz nahe des Stadtzentrums von Liverpool nicht angefahren werden konnte und die *Alex* nun stattdessen im Industriebahnhof lag, konnte der guten Laune nichts anhaben. Schnell war am Abend dennoch ein Pub gefunden, den die neue Alex-Crew sogleich eroberte. Hier wurde noch ein wenig auf die bevorstehende Reise angestoßen, bevor es am nächsten Tag dann endlich auf See ging.

Zunächst hatten wir nun Zeit, uns an unsere Wachen zu gewöhnen. In meinem Fall war das die 0-4-Wache. Die Mitglieder der Stammcrew, allen voran unser Toppsmatrose, nahmen uns fröhlich in ihrer Wache auf und erkundeten nach und nach das ganze Schiff mit uns. Wir waren ein bunt gemischter Haufen aus Erstseglern, erfahrenen Seebären und allem, was es dazwischen gibt. In meinem Fall war es der zweite Segeltörn auf der *Alex*. Für junge Segler bis einschließlich 26 Jahre gibt es übrigens die Möglichkeit, eine Förderung bei der S.T.A.G. zu beantragen. Das heißt, dass ein Teil der Reisekosten erstattet werden kann, damit besonders auch junge Leute mitsegeln können, die sich die Reise andernfalls vielleicht nicht leisten könnten.

In unsere Wachen eingeteilt, durften wir nun endlich die ersten Segel setzen, gemeinsam an den Tampen ziehen und das Rigg erkunden. Letzteres ist für alle Trainees an Bord freiwillig, sodass jeder selbst entscheiden kann, ob und wie hoch er sich hinaufwagt. Wer nicht unter allzu großer Höhenangst leidet, sollte die Gelegenheit aber nutzen, denn das Gefühl, dort oben auf dem Schiff zu stehen und so viel vom Meer auf einen Schlag erblicken zu können, ist wirklich einmalig.

Auf dem Weg Richtung Dublin wurden die Mitglieder der Stammcrew nicht müde, uns die Namen und Funktionen der vielen Segel und Tampen an Bord zu erklären. Im Verlauf der Reise waren wir Trainees dann jedes Mal sehr stolz, wenn wir uns einen Tampen und seine Funktion richtig gemerkt hatten und diesen bei Bedarf tatsächlich wiederfinden konnten. Doch die Tampen auf der *Alex* eignen sich nicht nur für Denksportaufgaben. Vor allem müssen sie richtig bedient werden und das klappt meist nur im Team. Nicht selten zogen wir mit fünf oder acht Leuten an einem Tampen. Immer wieder hat es mich beeindruckt, wie viel Kraft wir alle gemeinsam aufbringen konnten und wie schnell wir dann mit der bloßen Kraft des Windes vorankamen. Besonders deutlich wurde das, als wir gemeinsam mit der 4-8-Wache eine der Rahen hochzogen. Dafür kann man gut zwei Wachen auf einmal gebrauchen. Rund um das ganze Hauptdeck liefen wir mit dem Tampen und zogen alle gemeinsam, bis sich die schwere Rah in Bewegung setzte. An jedem Spill stand noch ein Mitglied der Stammcrew und passte auf, dass das Seil richtig um die Ecken umgelenkt wurde. Ein Mensch alleine könnte niemals so viel Kraft aufbringen, um



eine dieser Rahen hochzuziehen, aber mit zwei Alex-Wachen zusammen schafften wir das ganz locker und das Segel stand bald schön im Wind. Spätestens seit diesem Moment weiß ich: Ein besseres Teambuilding als beim Segeln habe ich noch nirgendwo gesehen. Mit vereinten Kräften dauerte es auch nur wenige Tage, bis wir in Dublin anlegen konnten. Diesmal hatten wir einen Liegeplatz direkt am Stadtzentrum und nutzten bei einem Landgang gleich die Gelegenheit, diese schöne irische Stadt zu erkunden. Nachmittags halfen einige von uns noch dem Bootsmann, der für die Instandhaltung des Schiffes zuständig ist. Bei ihm gibt es immer reichlich zu tun und jede helfende Hand wird dankbar willkommen geheißen. Da gibt es Schiffsteile zu streichen, Blöcke zu schleifen und ganz viel Labsal zu verschmieren. Es war das erste Mal, dass ich dieses seltsame Anstrichmittel, genannt Labsal, kennenlernte, das einen sehr eigenwilligen Geruch verströmt und meist u.a. aus Wurzelteer und Leinöl besteht. Nachdem ich reichlich davon im Rigg und auf meiner Kleidung verteilen durfte, wird dieser ungewöhnliche, aber nicht wirklich unangenehme Geruch mich sicher immer an die Alex erinnern. Am Abend machten wir uns dann erneut auf, um die Stadt zu erkunden. Unsere 0-4-Wache kehrte in einem gemütlichen Pub zum Essen ein und später ging es dann weiter durch die Stadt, bis wir schließlich unsere Mitsegler aus den anderen Wachen in einem Pub nahe der Alex auf ein Guinness wiedersahen.

Die kurze Liegezeit in Dublin wurde außerdem für einen Wechsel des Kapitäns an Bord genutzt. Als der neue Kapitän an Bord begrüßt wurde, hatte er auch gleich eine Unwetterwarnung für uns mitgebracht.

Das nächste Stück der Reise versprach, sehr stürmisch zu werden. Planmäßig sollten wir von Dublin aus auf direktem Weg nach Süden bis zum spanischen Bilbao segeln. Das hätte allerdings bedeutet, dass wir direkt in ein großes Tiefdruckgebiet fahren. Dort hätten wir so starken Gegenwind gehabt, dass ein Fortkommen unter Segeln nicht mehr möglich gewesen wäre. Für solche Fälle hat die Alex natürlich einen Motor an Bord, aber bei solchen Windstärken wäre selbst die Maschine an ihre Grenzen gelangt. Außerdem wollten wir ja segeln und nicht Motorboot fahren. Hier zeigte sich schließlich die Erfahrung und der Einfallsreichtum unseres Kapitäns. Er beschloss kurzerhand, einen Umweg nach Norden um Irland herum zu fahren. So kamen wir erst später in den angekündigten Sturm und der hatte in der Zwischenzeit seine Richtung geändert und schob uns nun von hinten an, anstatt uns auszubremsen.

Mittlerweile war unsere Wache längst ein eingespieltes Team geworden. Während der Wachzeit gibt es immer einen Verantwortlichen für den Ausguck und einen Rudergänger. Nach einer Stunde wird abgelöst. Ich kann nicht sagen, welche der Aufgaben mir besser gefallen hat. Im Ausguck gibt es reichlich Gelegenheit, um entspannt den Horizont anzuschauen und die Umgebung in sich aufzunehmen. Außerdem steht der Ausguck ganz vorne am Schiff und das ist ein tolles Gefühl, dort zu stehen und richtig zu fühlen, wenn der Bug sich in den Wellen hebt und senkt. Andererseits fühlt es sich auch gut an, das Ruder in der Hand zu halten und zumindest für eine Weile dieses große Schiff selbst lenken zu dürfen. Egal ob Nacht oder Tag, auf der Alex kommt keine Langeweile auf. Am Tag werden besonders viele

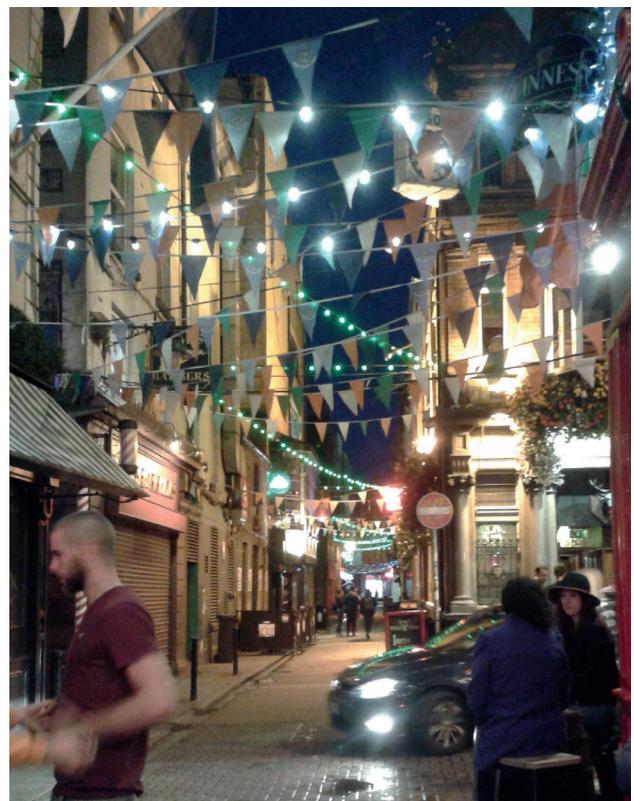
Segel gesetzt oder die Segeltheorie dazu erklärt. In der Nacht ist auch mal Zeit, um den Sternenhimmel zu bewundern oder die Kartoffeln für das Essen am nächsten Tag zu schälen.

Im Golf von Biskaya schließlich erwischte uns der angekündigte Sturm mit bis zu 9 Windstärken. Da wurde es dann doch dem ein oder anderen flau in der Magengegend. Die Backschaft unter Deck hatte einen schweren Job mit viel Geschirr, das auf Abwege geraten war und an Deck wurden noch zusätzliche Tauen zum Festhalten gespannt. Es vergingen drei stürmische Tage an Bord der *Alex*, an denen ich leider nicht viel mithelfen konnte, sondern hauptsächlich seekrank in der Kojen lag. Doch auch die Seekrankheit geht vorbei und als die See und mein Magen sich wieder beruhigt hatten, wurde es zugleich spürbar wärmer. Die Nähe zur spanischen Küste konnten wir förmlich schon fühlen und selbst während der Nachtwache war es nun nicht mehr kalt.

Unsere Ankunft im Hafen von Bilbao stand kurz bevor und so erhielt unsere Wache den Auftrag, die Segel hafenfein zu packen. Das ist wieder so eine Aufgabe, die nur im Team gelingen kann. Bei strahlendem Sonnenschein und ruhiger See kletterten wir hinauf ins Rigg und bemühten uns, die Segel möglichst gleichmäßig und knitterfrei an den Rahen zu befestigen. Noch während wir dort oben standen, schwamm ein Wal genau vor unserem Schiff vorbei. Besser konnte der Tag nicht mehr werden. Bevor wir in den Hafen von Bilbao einlaufen konnten, mussten wir noch ein wenig warten, und so trieben wir eine Weile in Küstennähe und diejenigen, die einmal im Meer baden wollten, nutzten gleich die Gelegenheit. Dazu wurde die Badeleiter ausgerollt und eines der Beiboote ins Wasser gelassen.

Am Morgen unseres letzten Tages auf der *Alex* wurde noch Reinschiff gemacht. Jeder an Bord erhielt eine Aufgabe, sodass das Schiff nach wenigen Stunden wieder so sauber und ordentlich wie zu Beginn der Reise war. Endlich konnten wir auch in den Hafen von Bilbao einlaufen, was erstaunlich lange dauerte, da wir zunächst eine ziemlich lange Flussmündung entlang fahren mussten. Die Häuser standen so dicht am Ufer, dass wir fast in die Wohnzimmer der Leute schauen konnten und überall standen die Spanier auf ihren Balkonen und winkten uns fröhlich zu. Zum Abschied am Abend gab es dann ein richtiges Captain's Dinner, bei dem die beiden Smuts an Bord sich noch einmal selbst übertrafen. Die anschließende Decksparty dauerte bis in die frühen Morgenstunden und konnte auch vom warmen spanischen Sommerregen nicht gestört werden.

Lina Henneke
Mitseglerin



JUGENDAUSTAUSCH ZUR SEE AUF DER ROALD AMUNDSEN

Nach einem erlebnisreichen Törn im vergangenen Sommer ging ich im August wieder an Bord der *Roald Amundsen*, einem Segelschulschiff, welches bereits seit 1993 die Meere durchstreift und Menschen das Leben auf einem traditionellen Segelschiff näherbringt. Im Rahmen des deutsch-russischen Austauschprojekts „veter i volny“, zu Deutsch „Wind und Wellen“, segelten 15 deutsche und 15 russische Jugendliche zwischen 16 und 27 Jahren für zehn Tage auf der Ostsee und stellten sich unter Anleitung der erfahrenen Stammcrew den unterschiedlichsten Aufgaben.

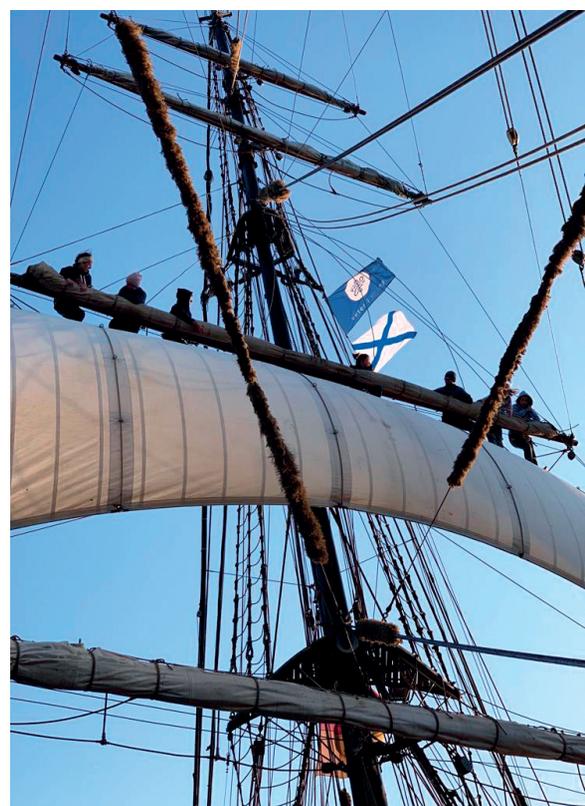
Im Vordergrund steht natürlich das Segeln des Schiffes. In die Takelage klettern, Segel ein- und auspacken, Segel setzen und Manöver fahren, in den Ausguck gehen, aber auch selbst das Steuer in die Hand nehmen

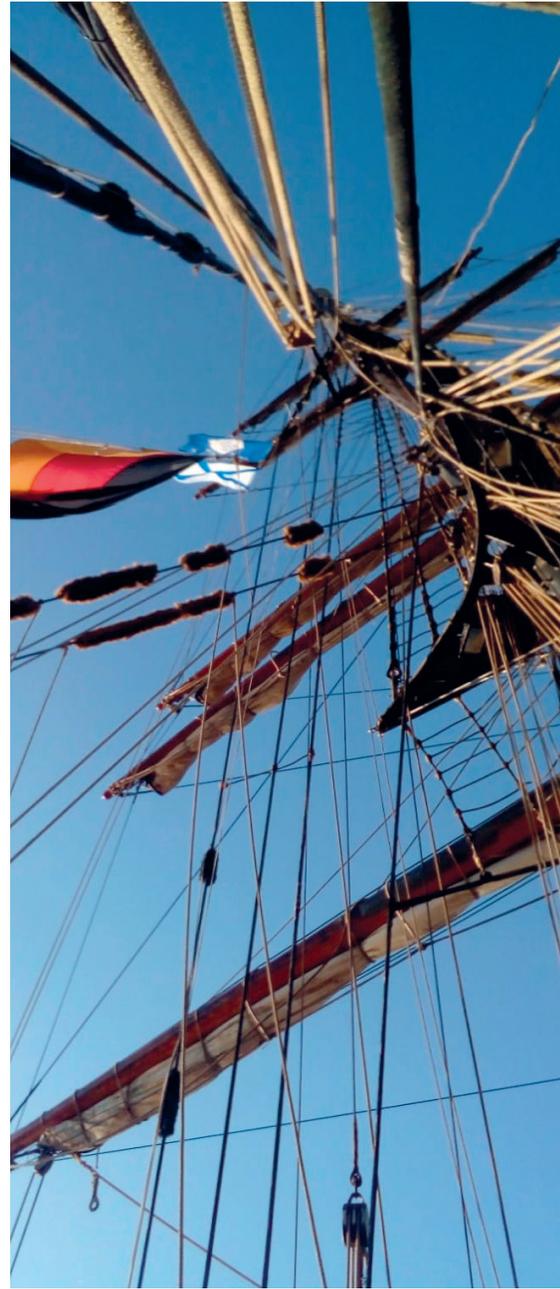
erfordern Konzentration und die Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen. Heiter und musikalisch geht es währenddessen in der Kombüse her, wo für die 45-köpfige Crew drei Mahlzeiten pro Tag zubereitet werden, auch immer mit einer vegetarischen Option. Beim täglichen Reinschiff wird dann nicht nur das Deck blitzblank geschrubbt. Viel Komfort und Privatsphäre gibt es hier nicht, dafür aber sehr viel zu erleben und lernen, denn die Stammcrew besteht aus leidenschaftlichen Seglern, die ihr Wissen mit Freude weitergeben. Die Kommunikation funktioniert dank unser dolmetschenden Teamerinnen sehr gut, denn die Bordsprache ist Deutsch. Allerdings verstehe ich selbst manchmal nur Bahnhof, so viele neue Begriffe gehören nicht zum Sprachschatz einer Landratte.

Nach unserem Start aus dem Rostocker Hafen war unser

nächstes Ziel die Insel Gotland. In der schönen Hafenstadt Visby gingen wir auf Entdeckungstour und ich verliebte mich etwas in die kleinen bunten Häuser mit Gärten voller Stockrosen. Wieder auf See steuerten wir die Schärenlandschaft Schwedens an, wo wir vor Anker lagen, ins Wasser springen konnten und mit dem Beiboot die nächstgelegene Schäre erkundet haben. Besonders Spaß gemacht hat mir dieses Jahr die Instandhaltungsaktion, bei der wir mit Labsal (einer schwarzen teerigen Masse) fröhlich am Schiff, und auch an einigen vorlauten Helfern, gestrichen haben. Die Zeit verging wie im Flug und so saß ich viel zu schnell bei Gitarren- und Geigenmusik an Deck und konnte das Captain's Dinner genießen.

Von unserem Zielhafen Mariehamn nahmen die Teilnehmer/innen des Projekts am





nächsten Morgen die Fähre nach Stockholm, um unsere Begegnung zu reflektieren. Es blieb aber auch Zeit für einige Stunden Freizeit in Schwedens Hauptstadt. Der Abschied fällt nicht nur mir ziemlich schwer, so eng wächst man durch die gemeinsame Zeit an Bord zusammen. Ich habe durch Gespräche während ruhiger Stunden in der Wache interessante Einblicke in den Alltag und die Gewohnheiten der Russinnen erhalten. Die Offenheit aller ist sicher auch dem besonders

respektvollem Umgang miteinander auf dem Schiff geschuldet. Durch Handy-Detox und den geregelten Tagesablauf fühle ich mich entspannt und sorgenfrei – genau das, was ich nach der Klausurenphase gebraucht habe. Falls ihr euch nun fragt, wie auch ihr bei diesem Abenteuer dabei sein könnt, spitzt die Ohren. Das Projekt „veter i volny“ findet jeden Sommer und manchmal auch im Winter statt, einfach auf der Website den nächsten Termin finden und sich

anmelden. Finanziert wird es von zwei deutschen und zwei russischen Trägern und organisiert vom MitOstHamburg e.V. Der Eigenanteil liegt zwar bei ca. 640 €, allerdings ist eine zusätzliche Förderung durch die Sail Training Association Germany möglich und unkompliziert zu beantragen, sodass die Reise auch in den eher schmalen Geldbeutel kein riesiges Loch reißt.

~~~~~  
Mareike Lotze  
Mitseglerin

## SKIPPER UND MITSEGLER

# AUF DER GREIF VON UECKERMÜNDE GESUCHT

Die Kinder- und Jugendsegelyacht *Greif von Ueckermünde* wurde Anfang der sechziger Jahre als Pionierschiff der DDR in den Dienst gestellt und widmet sich seitdem mit der maritimen Kinder- und Jugendarbeit. Seit 1993 ist der Zweimaster Teil des Zentrum für Erlebnispädagogik und Umweltbildung (kurz: ZERUM), hat dort seinen Heimathafen und wird von dort aus betrieben.

Von Mai bis Oktober segelt die Jugendsegelyacht mit zahlreichen Gruppen. Egal ob steuern, kochen, Segel setzen oder schrubben, jeder darf und soll bei allen Aktivitäten und Aufgaben beteiligt sein. Ziel ist es, am Ende der Tour den Weg in

den Ueckermünder Heimathafen selbst zu bestreiten. Unterstützt wird jede Gruppe von zwei ehrenamtlichen Skippern, welche die Teilnehmenden in den Bordalltag, die nautischen Zusammenhänge und Handgriffe einweisen.

Die Törnplanung erfolgt individuell pro Gruppe und bezieht sich vor allem auf die Vorstellungen der Gruppe, deren Fähigkeiten und natürlich auf das Wetter. Viele Dinge sind möglich, ob jede Nacht einen Hafen anzulaufen, ankern oder durchsegeln, ist alles machbar.

Ohne unsere Ehrenamtlichen wäre dieses Projekt nicht zu realisieren, denn egal ob Auf- oder Abtakeln,

aktive Segelreisen oder Hilfe in der Wertzeit, unsere ehrenamtlichen Skipper, Co-Skipper und Anwärter sind stets zur Unterstützung bereit. Hast auch du Lust bekommen, uns als ehrenamtlicher Skipper, Co-Skipper oder auch als Teilnehmer zu unterstützen? Dann melde dich sehr gerne bei uns!

### Ansprechpartner:

Anna-Sophia Wittig,

Sebastian Preuß,

Kamigstraße 26,

17373 Ueckermünde

Telefon: 015115687050

greif@zerum-ueckermünde.de

[www.greif-von-](http://www.greif-von-ueckermuende.com)

[ueckermuende.com](http://www.greif-von-ueckermuende.com)



## FEIERABENDSEGELN AUF DER ZUVERSICHT

Nicht jeder, der sich während der Winterwerftzeit den Hosenboden – und was dahinter liegt – aufreißt, um die alte Dame fit für die nächste Saison zu machen, hat dann im nächsten Jahr auch Zeit, einen Törn auf der *Zuversicht* mitzusegeln. Manchmal passt der Törnplan partout nicht zu den freien Tagen, die der/ die Chef/in oder die Familie demjenigen zugesteht. Um diesen Freunden trotzdem das Segelerlebnis auf der Zuversicht zu ermöglichen, haben wir das Feierabendsegeln geschaffen. Wann immer zwischen den Törns Luft ist, laden wir die Mitglieder des Vereins und deren Freunde ein, einen Abend lang auf der Kieler Förde zu segeln.

Die Teilnahme ist kostenlos – aber die Spendendose ist am Ende trotzdem gut gefüllt. Jeder bringt seine Verpflegung selber mit – gerne auch noch etwas, was man mit den anderen Teilnehmern teilen möchte. Es ist immer genug da.

Wir legen gegen 17.00 Uhr von unserem Liegeplatz ab und sobald wir das Kieler Wahrzeichen – die 3-Felder-Klappbrücke – passiert haben, werden Segel gesetzt. Vorbei geht's an der alten Kieler Werft und geschaut, ob die schon wieder einen neuen Namen bekommen hat. Die Tradis, die am Sartorikai oder an der Blücherbrücke liegen, werden zünftig begrüßt. Weiter geht's zu den Schleusen, die in den Nord-Ostsee-Kanal führen. Die Schleusenmeister kennen uns mittlerweile und wissen, dass wir die Zufahrt nur nach Anmeldung queren und keine ein- oder auslaufenden Schiffe behindern.

Am Thiessenkai sehen wir nach, wer gerade im Schiffercafé den Sonnenuntergang genießt. Manchmal machen wir direkt davor ein Segelmanöver – man soll den Stadttouristen ja auch mal was bieten. Spätestens dann wissen wir, ob bei den Teilnehmern heute eher chillen oder aktives Segeln angesagt ist. Dann geht es entweder mit dem Sightseeing von See aus und maritimer Heimatkunde weiter, oder wir kreuzen zwischen Holtenauer und Heikendorfer Reede, zwischen Frachtern, Skandinavien-Fähren und segelnden Plastikbooten hin und her.

Zum Abschluss wird auch ein Abstecher in die Schwentine zum diesjährigen „dolphin in resident“ gerne gesehen.

Aber wo ist jetzt das Besondere an dieser Hafenrundfahrt unter Segeln?

Es ist die Mischung! Die Kieler Innenförde ist ein anspruchsvolles, verkehrsreiches Revier. Wir können uns mit den Verkehrsregeln im Fahrwasser, der Betonung, dem Einschätzen vom Verhalten der anderen Schiffe beschäftigen – oder uns einfach kutschieren lassen. Wir können uns aktiv an Segelmanövern beteiligen – oder heute einfach mal zusehen, wie die anderen es machen. Dabei vielleicht sehen, woran es liegt, wenn ein Manöver nicht auf Anhieb klappt – und davon lernen.

Wir können heute mal mutig sein und selber das Schiff durch eine Wende reden, erleben, dass es klappt – vielleicht auch erst beim zweiten Mal – oder eben dem Skipper dabei genauer auf die Finger schauen, während man seinen Apfelkuchen in den Mund schiebt.

Alles kann – nichts muss! Einzige Bedingung: Wir müssen die letzte Brückenöffnung gegen 22:00 Uhr erreichen, damit wir auch wieder an unseren Liegeplatz kommen.

Mittlerweile nehmen deutlich mehr Nichtmitglieder an den Feierabendsegelterminen teil als Mitglieder. Es ist ein sehr niedrigschwelliges Angebot, um das Schiff, seine Ein- und Ausrüstung kennenzulernen, sowie den Stil, den wir pflegen.

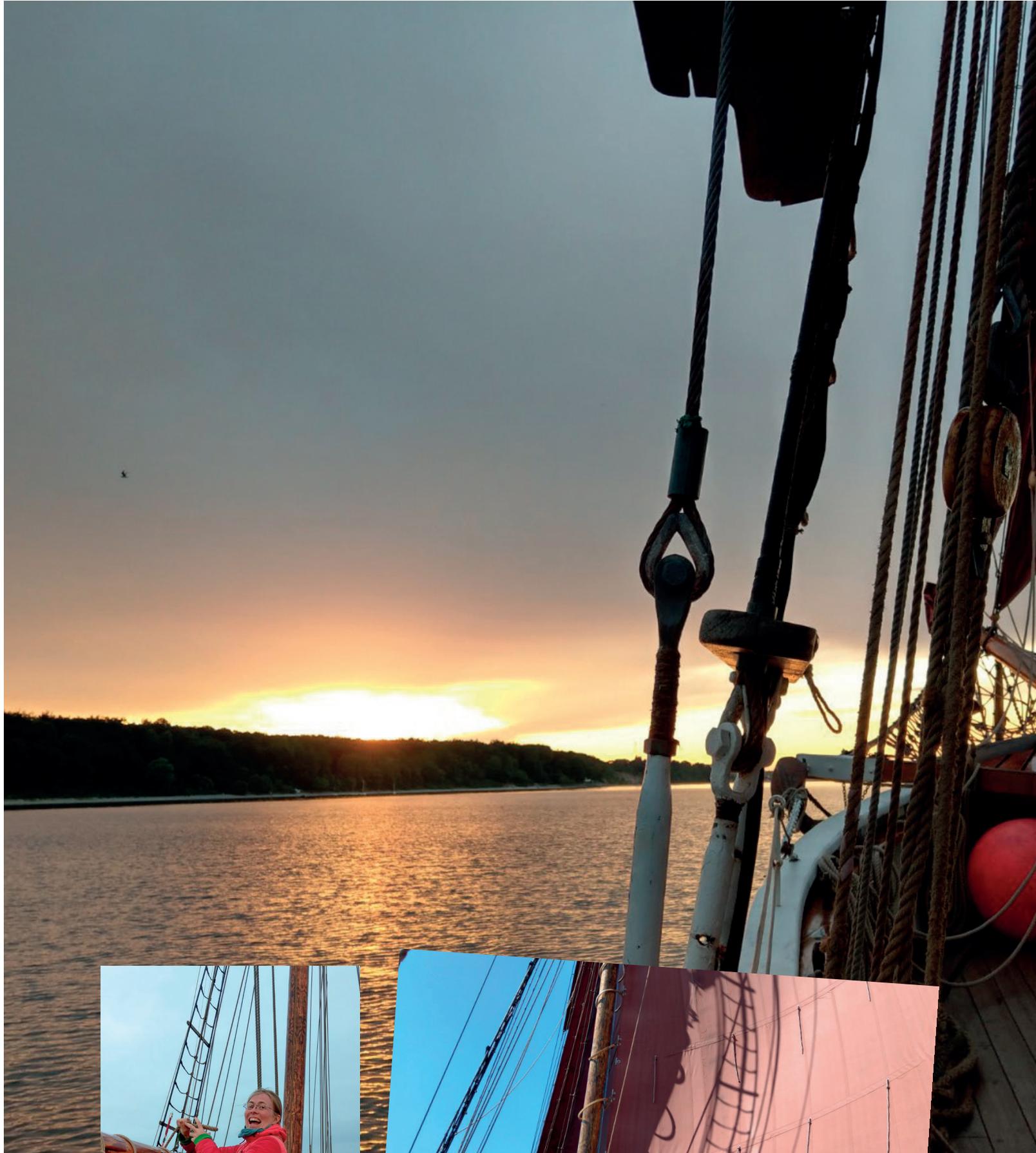
Der ein oder andere geht nicht nur mit einem strahlenden Gesicht von Bord, sondern auch mit einem Mitgliedsantrag in der Tasche. Manchmal muss auch die Kiste mit den Zuversicht-Devotionalien anschließend aufgestockt werden. Das freut uns dann sehr. Aber es finden sich auch immer wieder Menschen ein, die uns im lockeren Gespräch von ihrem besonderen handwerklichen Geschick erzählen, ihrem Joballtag im Fundraising, oder ihrer reichen Erbtante. Um diese Kontakte kümmern wir uns dann später intensiver.

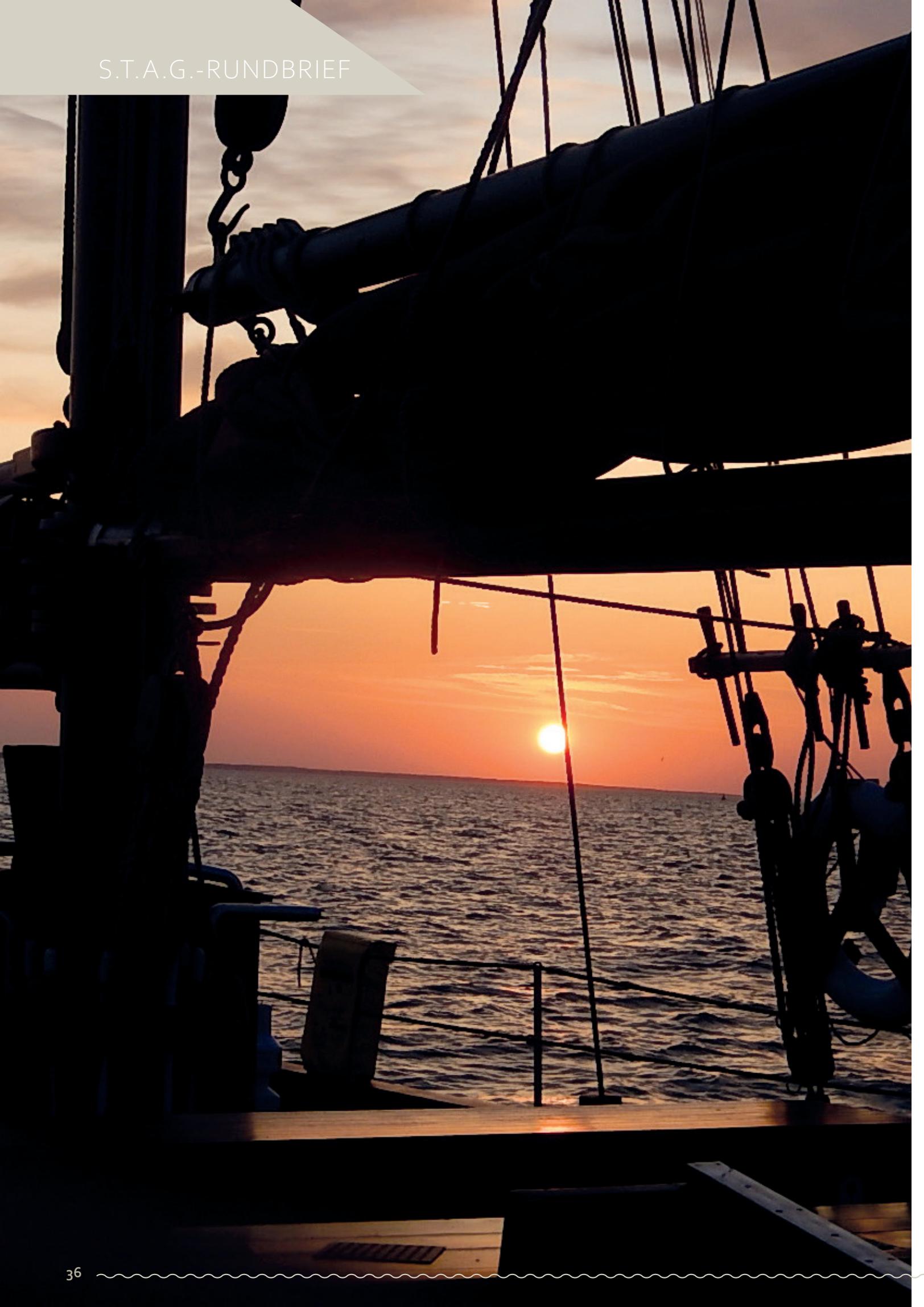
Mit einer kurzen Mitteilung an [info@jugendsegeln.de](mailto:info@jugendsegeln.de) kann jeder sich in die Mailingliste zum Feierabendsegeln eintragen lassen.

---

### Die Crew der Zuversicht







## MIT DER „ASTARTE“ UNTERWEGS IM JULI 2019

„Moin, Heinz! Es ist zwei Uhr, Deine Ankerwache beginnt, und zieh Dich warm an! 54.8 Grad Nord und 8.3 Grad Ost. Keine besonderen Vorkommnisse. Bei Abweichungen von mehr als 1/10 Grad natürlich den Kapitän wecken. Gute Wache!“

Da stand ich nun auf dem Deck der *Astarte*. Ringsherum Wasser und kräftiger Wind. Langsam gewöhnten sich die Augen an die Dunkelheit, sodass die von der Ankerlaterne und dem faden Halbmondlicht beleuchteten Details deutlicher wurden: irgendwo zwischen Langeness und Hooge, mitten in der Nacht ... Gruselige, da ungewohnte Geräusche, wenn die Ankerkette am Rumpf entlangschrappt, weil Strom und Wind am Schiff zerren. In der Ferne das Licht der Leuchttürme Amrum und Nordmarsch ....

Am nächsten Morgen lichteten wir mit Muskelkraft den Anker und setzten gleich darauf die Segel. „Hoch die Klau, hoch die Piek!“, ertönte der Befehl. Zuerst das Großsegel, die Fock, das Klüversegel und schließlich den Besan, das kleinere Gaffelsegel achtern. Ein super Training für Bauch-, Arm- und Rückenmuskulatur ..., und ab ging es in einer rauschenden Fahrt bei günstigem Wind aus der Süderaue bis nach Helgoland.

Ein Spaziergang rund um die Insel ist schon fast ein Muss, und die Beobachtung der Kolonie der Basstölpel mit ihren anmutigen Begrüßungszeremonien der jeweiligen Partner und ihr kunstvoller Flug um die Steilwände sind eine helle Freude. Dutzende von Fotografen halten ihre langen Objektive den Vögeln fast vor die Schnäbel, die sich aber davon kaum stören lassen.

Aber auch „abhängen“, klönen, schlafen war möglich. Und dann gab es noch Austern: scharfkantige, unförmige Muscheln, die nur mit Hammer und Meißel von der Spundwand bei Niedrigwasser zu lösen waren. Roh mit Zitrone, eine Köstlichkeit – wer's mag!

„Hoch die Klau, hoch die Piek!“, und noch einmal mit aller Kraft an den Fallen gezogen, um die Segel zu hissen; diesmal noch im Vorhafen, bevor es auf die offene See ging. Starker Nord-Ost-Wind und große Wellen, die vom Rudergänger einiges an Kraft einforderten, um die *Astarte* auf Kurs zu halten.

„Hick“, sagte das Frühstück, „da bin ich wieder“ und verschwand hinter der Reling. Am Ruder zu stehen und steuern hilft enorm, die Seekrankheit zu überwinden. Und dann sind da noch die aus dem Nichts auftauchenden Schiffe: Frachter, Autotransporter, Containermonster, denen man tunlichst aus dem Weg geht. Die optimalen Windbedingungen machten die schnelle Überfahrt nach Bremerhaven noch einmal zu einem besonderen Erlebnis. Fazit: Eine Fahrt mit der *Astarte* ist insbesondere Jugendlichen nur zu empfehlen.

---

A. Rösner  
Schiffergilde Bremerhaven e.V.  
[info@schiffergilde.de](mailto:info@schiffergilde.de)  
[www.schiffergilde.de](http://www.schiffergilde.de)  
27568 Bremerhaven

## CLIPPER E.V. FEIERT: 80 JAHRE SEUTE DEERN

Als die *Havet* 1939 die renommierte Ring-Ring Andersen Werft verließ und erstmals Segel setzte, dachte noch niemand daran, dass der kleine Ostsee-Frachter aus widerstandsfähiger dänischer Eiche einmal als Expeditionsschiff in der Südsee bei den Salomonen als *Noona Dan* unterwegs sein oder gar als Schulschiff vor Grönland im Winter kreuzen würde. Doch der Reihe nach: Von 1939 bis 1956 nutzte der Kapitän und Eigner Karl M. Lorenzen seinen Segler in der Frachtschiffahrt. Die große dänische Reederei J. Lauritzen übernahm den Schoner 1956, um den Offiziersnachwuchs für ihre 43 Schiffe nach einigen Umbauten praxisnah auszubilden.

Die recht anspruchsvollen Ausbildungsfahrten führten im Winter sogar bis Grönland. Da die Reederei das Schiff dem dänischen Staat für eine geplante Südsee-Expedition zur Verfügung stellte, war 1960 der nächste Umbau nötig: Um die zusätzliche Ausrüstung aufnehmen zu können, musste die Brücke erweitert werden, ebenso zusätzliche Unterkünfte. An Deck entstanden sogar eine Dunkelkammer sowie

ein Aufbau, der u.a. die Kombüse aufnahm. Nach der Rückkehr in heimische Gewässer schien die Reederei das Interesse an dem Schiff verloren zu haben und legte die *Noona Dan* in Svendborg auf.

Da nach dem Untergang der *Pamir* und der Außerdienststellung der *Passat* die immer noch geforderte Fahrzeit auf Segelschiffen kaum mehr möglich war, kauften der Deutsche Schulschiffverein (Oldenburg) und die Stiftung für Ausbildungsschiffe gemeinsam den Zweimaster und ließen ihn auf der Lürssen Werft 1963 nochmals umbauen, vor allem der Ballastanteil wurde nach den Erfahrungen mit der *Pamir* extrem erhöht (34 t) – so weit, dass das Schiff zum Kummer der Crew und der 24 Kadetten nun außergewöhnlich steif wurde, aus dem Schonerrigg wurde das einer Ketsch.

In Anlehnung an die *Seute Deern* der Deutschen Afrika-Linientaufte Lieselotte von Rantzau auch das neue Schulschiff der deutschen Handelsmarine auf den Namen „*Seute Deern*“ mit Heimathafen, der Tradition folgend, Oldenburg. Ganz traditionell war auch

die Unterbringung an Bord: in Hängematten. Nach der Indienststellung am 30. April 1964 durchliefen auf 75 Reisen über 1.500 angehende Nautiker die Ausbildung an Bord. Nach drei Jahren waren die beiden Eigner nicht mehr bereit, die hohen Kosten zu tragen, so dass der Norddeutsche Lloyd die *Seute Deern* chartern konnte. Auf bekannt harten Ausbildungstörns – sie dauerten vier bis sechs Wochen – ließ der NDL 420 Seemannschüler ausbilden, 9.400 sm legte der Schoner bis zum Ende dieser Charter am 23. Dezember 1969 zurück. Da am 1. Januar 1970 die neue Ausbildungsordnung für Schiffsoffiziere in Kraft trat, die keine Fahrzeit auf Segelschiffen mehr vorsah, war der Schoner ohne ausreichende Beschäftigung und wartete längs-seits des Schulschiffes Deutschland auf neue Aufgaben. Die ehemaligen Kadetten liebten trotz, oder vielleicht gerade deswegen, ihr Schiff. Sie schafften es tatsächlich, bei minimaler Erfahrung im Führen großer Segelschiffe als Flaggschiff 1972 die legendäre Windjammer-Parade anlässlich





der Olympiade in Kiel anzuführen. Dass dies der Durchbruch für die deutsche Traditionsschiffahrt war, ist heute unbestritten.

Dank der damaligen anhaltenden Euphorie gelang es, die Begeisterung in die Bahnen zu lenken, die zur Gründung von „Clipper - Deutsches Jugendwerk zu See“ führten. Für die *Seute Deern* war dies wie eine Lebensversicherung. Denn in einem Punkt unterscheiden sich die Clipperleute von den vielen Segelschiffsenthusiasten, denen es überwiegend um den Erhalt von Schiffen ging. Die Clipper-Gründer waren ihrer Zeit weit voraus, als sie begannen, auf ihrem Schiff praktische Jugendarbeit zu leisten – das, was wir heute Sail Training nennen, praktizierte man einfach! Selbstverständlich hatten nicht alle das Glück, mit einem außergewöhnlich seetüchtigen Schiff, das zudem voll ausgerüstet war, beginnen zu können. Dazu gab es engagierte Mitglieder bei namhaften Reedereien und Unterstützung aus dem weiten Spektrum der maritimen Welt. Im

Juli 1972 übernahm der Verein die *Seute Deern* zunächst in Charter und schließlich 2000 als Eigner. In den nächsten Jahren segelte die Gaffelketch überwiegend in der Ostsee, häufig steht sie auf den Meldelisten der Windjammer-Regatten, um intensiv am internationalen Jugendaustausch teilzunehmen.

In all den Jahren passten die Eigner den Segler ständig den sich ändernden Anforderungen an Sicherheit und Ausrüstung an, auch die Hängematten sind längst bequemeren Kojen gewichen. Äußerlich ist die *Seute Deern* jedoch immer die „Alte“ geblieben, der man ihre 80 Jahre beim besten Willen nicht ansieht.

Dies meinten auch die vielen Besucher, die anlässlich des 80. Geburtstages in diesem Jahr das Schiff kritisch betraten und begeistert verließen. Da auch das Wetter entgegen der Wettervorhersage mitspielte, werden bestimmt nicht wenige ihren Vorsatz umsetzen und im nächsten Jahr Kenntnisse in traditioneller Seemannschaft während eines Törns an Bord

erwerben. Dafür sorgten auch die Crews der drei weiteren Clipper-Segler – *Albatros*, *Amphitrite* und *Johann Smidt* –, die sich intensiv um die Betreuung aller Besucher kümmerten und konsequent die Wiedersehensfreude mit alten Crewkameraden auf den Abend verschoben hatten. In einem großen Zelt unter dem Trommeln des nun einsetzenden heftigen Regens feierten sie bis weit in die Nacht, redeten und schwärmten von vergangenen Törns und von denen, die sie kommenden Jahr oder sogar Jahren noch segeln würden.

Ein Satz noch zu Schluss: Alle, egal ob Vereinsveteranin oder junger Mitsegler, waren beeindruckt vom Gedächtnis der „Gründungsväter“, die mit vielen Geschichten und Döntjes die Anfangszeit des Schiffes im Verein wieder lebendig werden ließen. Selbst der extra aus Dänemark angereiste Vertreter der Werftfamilie war beeindruckt.

~~~~~  
Herbert Böhm
Medienbeauftragter S.T.A.G

UNSERE VERANTWORTUNG FÜR DIE UMWELT

Spätestens seit den Appellen von Greta Thunberg ist das Thema in aller Munde: Mehr als zehn Millionen Tonnen Abfälle gelangen jährlich in die Ozeane, etwa 75 % davon bestehen aus Kunststoff. In den 1950er Jahren wurden ca. 1,5 Millionen Tonnen Plastik pro Jahr produziert. Heute sind es ca. 300 Millionen Tonnen und ein großer Teil davon landet im Meer. Nach Angaben des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) treiben auf jedem Quadratkilometer Meeresoberfläche bis zu 18.000 Plastikteile unterschiedlichster Größe. Sichtbar ist nur ein Teil davon. Durch den Einfluss von Salzwasser, Sonneneinstrahlung und Seegang zersetzt sich das Plastik in einem langwierigen Prozess in immer kleinere Teile und verteilt sich als Mikroplastik auf dem Meeresboden.

Jedes Jahr verenden bis zu 135.000 Meeressäuger und etwa eine Million Meerestiere an den Plastikteilen, die z.T. als Nahrung aufgenommen werden. Wale, Delfine und Schildkröten verfangen sich in alten Fischernetzen und Tauwerk und ertrinken.

MARPOL

Das wichtigste Vorschriftenwerk für den Umweltschutz in der Seeschifffahrt ist das internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, kurz „MARPOL 73/78“ (International Convention for the Prevention of MARine POLLution from ships), das 1973 in Kraft getreten und in seiner geänderten Fassung von 1978 weltweit gültig ist. Im Laufe der Jahre wurde MARPOL an die sich ständig verändernden technischen und umweltbedingten Ansprüche durch Entschlüsse der zuständigen Behörden 1996 und 2013 angepasst. MARPOL definiert sich substantiell durch sechs Anlagen, die jedem Crewmitglied bekannt sein sollen:

Anlage I: Verhütung der Verschmutzung durch Öl

Anlage II: Verhütung der Verschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe

Anlage III: Verhütung der Verschmutzung durch Schadstoffe, die in verpackter Form transportiert werden

Anlage IV: Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser

Anlage V: Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll

Anlage VI: Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Seeschiffe

Ein besonderes Phänomen sind die sogenannten Müllstrudel. Hydrographische Wirbel sammeln hier gigantische Müllteppiche an. Der wohl bekannteste, der „Great Pacific Garbage Patch“ im Nordpazifik, hat mittlerweile die Größe Mitteleuropas erreicht.

Der meiste Abfall kommt dabei vom Land, der achtlos entsorgt, über die Flüsse und den Wind in die Meere gelangt. Auch die regionalen Einträge aus der Schifffahrt, der Fischerei und der Offshore-Industrie sind nicht zu unterschätzen. Auf dem Grund der Nordsee sollen vermutlich mehr als 600.000 Kubikmeter Müll liegen. (Quelle: NABU – Bundesverband 8.Auflage 12/2018)

Angesichts dieser Entwicklung, bei der leider kein Ende abzusehen ist, sollte sich jeder an der Seefahrt auf Traditionsschiffen Interessierte zwingend für diese Problematik sensibilisieren.

Im Folgenden sollen auf die im Vorschriftenwerk „MARPOL“ erarbeiteten Regeln, vereinfacht für den Bordalltag und den Umgang mit Schiffsmüll durch die Crew, hingewiesen werden.

Der Gültigkeitsbereich dieser für die Seeschifffahrt erstellten Regelschließungen umfasst Traditionsschiffe und Sportboote mit ein. Für die Crewmitglieder und Gäste muss gut sichtbar im Schiff das Merkblatt gemäß § 11 SeeUmwVerhV ausgehängt sein:

Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe Abfallbeseitigung an Bord Vorschriften gemäß revidierter Anlage V zu MARPOL 73/78 „Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll“

Des Weiteren muss ein „Müllbehandlungsplan“ für die Crew aushängen und ein Crewmitglied bestimmt sein, welches für die Einhaltung des Plans verantwortlich ist, der folgende Angelegenheiten regelt:

- ☞ Verringerung der Entstehung von Müll (Verpackungsmaterial, wenn möglich, schon an Land entsorgen)
- ☞ Wiederverwendung oder Wiederverwertung
- ☞ Bordseitige Aufbereitung
- ☞ Einbringen oder Einleiten ins Meer in den begrenzten Fällen, in denen dies gestattet ist (außerhalb von Sondergebieten)
- ☞ Abgabe an eine Hafenauffanganlage (siehe Richtlinien für die Aufstellung von Müllbehandlungsplänen, VkBBl. 21/2012 Nr. 190 S.838)



Es besteht für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 100 und mehr und für Schiffe, die für die Beförderung von 15 und mehr Personen zugelassen sind, die Pflicht, ein Mülltagebuch zu führen, in dem jedes Einleiten von Müll ins Meer, jede Abgabe an landseitige Auffanglager oder jeder Verbrennungsvorgang

zu dokumentieren ist. In der Regel wird das Mülltagebuch auf der Brücke gefahren, die Crew soll es kennen und zumindest mit der inhaltlichen Form vertraut sein.

REGELN FÜR DIE CREW, RESULTIEREND AUS DEN MARPOL ANLAGEN I-VI

Grundsätzlich sind das Einbringen und Einleiten jedweder Arten von Müll ins Meer verboten.

Es gibt eine Ausnahme: Reine Lebensmittelabfälle dürfen außerhalb von Sondergebieten, in Fahrt und außerhalb von 12sm vom nächstgelegenen Festland eingeleitet werden.

In Sondergebieten wie der Ostsee, Nordsee, Mittelmeer und Karibik ist die Entsorgung jedweder

Abfälle ins Meer verboten.

Folgende Ausnahmen gelten: Wenn das Einbringen von Müll aus Sicherheitsgründen für das Schiff oder der an Bord befindlichen Personen oder zur Rettung von Menschenleben auf See erforderlich ist oder wenn infolge einer Havarie unfallbedingt Müll über Bord geht.

PRAKTISCHE ANWENDUNG DER ANLAGEN I – VI MARPOL IM BORDALLTAG

Für die Entsorgung der unterschiedlichen Müllformen soll eine Trennung schon an Bord stattfinden, um die Entsorgung an Land zu erleichtern. Dafür sind geeignete Behältnisse an geeigneten Lagerorten bereitzustellen.

Besonders umweltgefährdende Stoffe wie Altöl, Bilgenwasser, verölte Putzlappen, leere Fettkartuschen, Schmierfettreste, Farbreste, Zigarettenfilter, Kunststoffe, verbrauchte Batterien, chemische Reinigungsmittel u.a.m. sind in den dafür vorgesehenen Behältern zu sammeln, zu lagern und an Landauffangstellen zu entsorgen.

Sonstiger Müll, einschließlich Plastiktüten und -Verpackungen, synthetisches Tauwerk, Netze, Pappen, Papier, Putzlumpen, Glas, Metall, Flaschen, Steingut und ähnliche Abfälle sind auch in die dafür vorgesehenen Abfallbehälter einzusortieren, zu lagern und an Landauffangstellen zu entsorgen.

Reine Kombüsenabfälle, die in küstennahen Gewässern nicht ins Meer verbracht werden dürfen,

müssen ebenfalls gesammelt, gelagert und an Landauffangstellen zeitnah entsorgt werden, da durch die Geruchsbildung Nagetiere angelockt werden (können).

Schiffsabwasser wird an speziellen Pumpstationen entsorgt oder von Spezialfirmen mit Tankwagen abgepumpt.

Die Crew sollte außerdem Kenntnisse im Umgang mit Gefahrenstoffen wie Benzin, Dieselmotoren, acetonehaltige Lösungsmittel, Farbenverdünner (Nitroverdünner oder Terpentinöl) und anderen an Bord befindlichen brennbaren, gesundheitsschädlichen Substanzen in fester oder flüssiger Form vorweisen können.

Wenn möglich, im Hafen zur Stromversorgung Landanschlüsse verwenden, um unnötige Luftverschmutzung durch Abgase laufender Motoren oder Hilfsmotoren zu vermeiden.

ANTIFOULINGFARBEN ZUM SCHUTZ SCHÄDLICHEN BEWUCHSES AM UNTERWASSERSCHIFF

Der Bewuchs am Unterwasserschiff erhöht das Gewicht des Schiffes, verringert durch den zunehmenden Reibungswiderstand die Geschwindigkeit und lässt den Brennstoffverbrauch steigen.

Seit 2008 ist der Einsatz von TBT (Tributylzinn)haltiger Antifoulingfarben verboten, weil das TBT nachhaltigen schädlichen Einfluss auf die Unterwasserfauna und -Flora ausübt.

Alternativ werden zur Zeit Farben basierend auf Kupferverbindungen verwendet, die nicht ganz so schädlich sind. Die Forschung arbeitet an weiteren ungiftigen Alternativen wie Beschichtungen mit

Nanopartikeln aus Vanadiumoxyd oder Silikon und für den Sportbootbereich Hartbeschichtungen, die manuell gereinigt werden können. Traditionsschiffe unter 400 BRZ müssen eine entsprechende Erklärung über die verwendete Unterwasserfarbe an Bord bereithalten, welche der Betreiberverein nach Angaben der Hersteller selbst erstellen kann. (AFS - Erklärung)

Quelle: deutsche-Flagge.de

Bernd Voigt
Small Ships-Vertreter im S.T.A.G.-Rat

BUCHEMPFEHLUNGEN FÜR MARITIME LESESTUNDEN

Mein Bücherschrank musste einmal wieder durchsucht werden, eine Frage nach einer bestimmten Handlung war aufgetaucht. Ich hab sie gefunden... Zugleich wurde mir bewusst, wieviel altes Wissen um die Arbeit auf den kleinen und großen Segelschiffen in diesen Büchern versteckt ist. Sind diese Bücher heute im normalen Buchhandel zu finden? „Nein, leider nicht“, fragt man nach ihnen, verständnislos Kopfschütteln, wenn man Titel und Autorennamen nennt.

Nun, ich hab mich hingesezt und in Antiquariaten gestöbert, was noch von den Büchern, die bei mir im Schrank stehen dort zu finden ist, es war eine ganze Menge!

Da kam mir der Gedanke „schreib die Titel, die Namen auf, gib sie weiter, bevor sie gänzlich aus der Erinnerung verschwinden!“ Es sind nicht alle, die ich hier aufzähle, aber solche, die es meiner Meinung nach besonders wert sind, wieder von denen gelesen zu werden, die sich den Segelschiffen und dem Fahren auf ihnen verschrieben haben.

Da ist zum Beispiel Kapt. Fred Schmidt, *Pamir*-Fahrer in jungen Jahren, sein Buch: „Von den Bräuchen der Seeleute“, oder Kapitän Allan Villiers: „Verschollen auf See“, „Auf blauen Tiefen“, und „Falmouth for Order“, (auf Englisch), „Rund Kap Horn“. Es gibt noch mehr von ihm!

Aus der DDR sind die Bücher „Reise, Quartier in Gottes Name“ von Richard Wossidlo und „Himmelbesen über weißen Hunden“ von Konrad Reich Leckerbissen.

Eine Quelle des schiffbaulichen Wissens ist das Buch von Dr. Szymanski „Der Ever der Niederelbe“. Außerdem empfehlenswert von Dr. Jürgen Meyer

„Hamburger Segelschiffe von 1795 bis 1945“, ein gewaltiges Sachbuch und Schiffsregister. B. Greenhill schrieb „Herzogin Cecilie“, Lebensgeschichte einer Viermastbark, ein ergreifender Lebensbericht des wohl schönsten Segelschiffes. Lange Zeit war der Kusk Jensen „Handbuch der praktischen Seemannschaft“ das wohl maßgebende Handbuch.

Ein besonderer Leckerbissen ist das Buch „Handbuch der Seemannschaft von 1872“ von Franz Ulfers, ein Nachdruck von 1985, Kapt. Immo von Schnurbein schrieb ein Vorwort zu diesem Nachdruck. Das Buch „Unter Segeln rund Kap Horn, eine Erzählung in Bildern“ von G.T.S., erschienen bei Dulk, 1954, ist ein gezeichnetes Portrait von großer Eindruckskraft, ich mag es stundenlang ansehen! Die Bücher von Herbert Karting, beginnend mit „Bark, Schoner und Galeass“, „Die Motorsegler der Krupp-Germania-Werft“ und die drei Bände „Schiffe aus Wewelsfleth“ sind zwar Sachbücher, jedoch eine wundervolle Sammlung.

Wer sich für die *Pamir* interessiert: Außer dem Buch von J. Brennecke/Dummer und anderen Veröffentlichungen sollte man unbedingt das Buch „PAMIR, ihr Untergang und die Irrtümer des Seeamtes“ von Horst Willner zur Hand nehmen. In eindringlichster Form wird dort erfasst, was am Schiedsspruch des Seeamtes nicht in Ordnung war. Horst Willner war als Vertreter der Ertrunkenen und Überlebenden und der Reederei als Jurist beteiligt. „The PAMIR, under New Zealand Ensign“, ein großformatiges Buch mit wunderbaren Bildern, in englischer Sprache, ich hab es aus einem englischen Antiquariat erhalten. Einige Buchempfehlungen zu der *Passat*:

„PASSAT, Legende eines Windjammers“, von Kurt Gerdau, „Passat im Novembersturm“ von Hellmut Jebens, Bordarzt der *Passat*, „Das große Buch der PASSAT“ von Hans Domizlaff, ein Bilderbuch (Großformat) von einzigartigem Ausdruck.

Eine besondere Sorte sind die Bücher von Graf Luckner, ob wahr, ob übertrieben, ob in Vorworten gelobt, oder... ach, ich weiß nicht was... ich hab sie gern gelesen. Ich zähle sie nicht alle auf, aber hervorheben möchte ich „Das war Graf Luckner“ von H.C. Warnke, und „Seeteufel, Felix Graf Luckner“ von Norbert Frankenstein, auch Luckners letztes Buch „Aus siebenzig Lebensjahren“ gibt es noch in den Antiquariaten.

Kapitän Kircheis hat eine ganze Reihe von interessanten Büchern geschrieben, sowohl über seine Weltumsegelung mit dem Fischkutter Hamburg, wie auch über den deutschen Walfang in den 30er Jahren. Die Titel: „Meine Weltumsegelung mit dem Fischkutter Hamburg“, „Wasser, Wind und weite Welt“, „Polarkreis Süd, Polarkreis Nord“, „Wal Hooo!“ Kapit. Kircheis hat kurz nach dem 2. Weltkrieg erneut versucht, mit dem Fischkutter um die Welt zu segeln. Seine Tochter Eicke, die mit mir zur Schule ging, hat ihn noch bis in den Atlantik begleitet, er musste dann allerdings diese Reise abbrechen - seine Kräfte reichten nicht mehr aus.

Der Nautiker Jochen Brennecke, segelschifferfahren (Schulschiff und Padua), hat ein sehr interessantes Buch geschrieben: „Windjammer“. Es erzählt vom Werden bekannter Schiffe, der Entwicklung von Holz zu Stahl, mit großem informativem Anhang und Übersichten. „FL, Die Geschichte einer Reederei“

ist ebenfalls ein Leckerbissen. Es wurde von den Kapitänen Hermann Piening (Laeisz-Inspektor) und Kapt. Fred Schmidt unter Mitwirkung von Dr. Dr. h.c. Paul Rohrbach herausgegeben.

Etwas ganz Besonderes sind zwei Bücher, die sich mit der Insel der Fischer, Finkenwerder,

beschäftigen. „FINKENWERDER - Auf den Spuren der Vergangenheit“, 1986 im Glogau-Verlag in Hamburg erschienen, und „Die Sprache der Finkenwerder Fischer“, herausgegeben vom Altonaer Museum, auf der Basis einer sprachlichen Dissertation.

Ich hätte da noch so manches Buch mehr aufzuzählen, aber ich glaube, es reicht erst einmal.

Jochen Garrn
Mitglied des Präsidiums der
S.T.A.G.



ALTE LIEBE ROSTET NICHT...

Unsere Schriftführerin Insa und der S.T.A.G.-Regionalbeauftragte Axel haben sich am 3. Mai in Leer das Ja-Wort gegeben.

Vor 32 Jahren trennten sich zwar ihre Wege, als sie sich jedoch vor einigen Jahren wieder trafen, flammte die Liebe erneut auf. Fortan gingen und segelten sie gemeinsam durchs Leben und über die Meere. Über die Faszination des traditionellen Segelns wurden beide Mitglied in der S.T.A.G. und engagieren sich auf dem Elbwer „Friedrich“ in Leer.

Wir wünschen den beiden für ihren gemeinsamen Lebensweg alles erdenklich Gute und noch viele gemeinsame Segeljahre!

VON ROUEN BIS AARHUS

RÜCKBLICK AUF DIE INTERNATIONALEN REGATTEN

Liberty Race: Rouen - Scheveningen

Northsea Feeder Race: Scheveningen - Fredrikstad

Tall Ships Races 2019:

Aalborg - Fredrikstad - Bergen - Aarhus

Da man in Frankreich den Tag der Landung der Alliierten in der Normandie (6. Juni 1944) zu Recht als den Beginn der Befreiung feiert und diese nun ein dreiviertel Jahrhundert zurückliegt, stand auch das Windjammertreffen in Rouen ganz im Zeichen dieses Ereignisses: L'Armada de la Liberté.

Zudem feierte man das dritte Jahrzehnt dieses bemerkenswerten maritimen Festes, das der immer noch umtriebige Senator Patrice Herr 1989 anlässlich des 200. Jahrestages der französischen Revolution ins Leben gerufen hatte. Gefeiert wurde aber, damals wie heute, nicht die kriegerische Auseinandersetzung, sondern das heutige friedliche Zusammenleben der am Krieg beteiligten Nationen. Dies war bestimmt auch ein Verdienst der Sail Training Association (Vorgängerorganisation der STI) und ihrer Grand Old Lady Janka Bielak. Ihr gelang es, die Segelschulschiffe der hinter dem Eisernen Vorhang eingeschlossenen Nationen in die Tall Ships Races zu integrieren und damit auch für die Besatzungen den Vorhang ein Stück weit zu öffnen.

Nach zehn Tagen, an denen die 40 Rahsegler, Schoner und Yachten an den langen Kais in Rouen von einer Million Besuchern überrannt worden waren – auf der *Shabab Oman* drängten sich 40 000 an einem Tag – am Ufer der Seine standen die Besucher dicht an dicht, um nichts von der berühmten Parade zu verpassen, die die Seine hinab an Honfleur vorbei nach Le Havre führte. Dort sollte am nächsten Vormittag die Liberty Tall Ships Regatta beginnen.

Wehte am Tag vor dem geplanten Regattabeginn am 17. Juni noch eine frische Brise, so wurde der Wind, je näher der Start rückte, immer schwächer. Race Director Paul Bishop entschloss sich daher, den Start auf den späten Nachmittag und ca. 35 sm weiter westlich an den ersten zu rundenden Wegpunkt zu verlegen – und ein mehrstündiges Startfenster zu öffnen. Und hier wurde zum ersten Mal leise Kritik an dem immer öfter praktizierten Verfahren des mehrstündigen Startfensters ohne Startschiff deutlich: Kapitäne der 18 Segler verabredeten sich zu einem echten Start am frühen Abend, um ihren Crews den erhofften Adrenalinkick zu verschaffen. Dass der Wind da nicht mitspielen sollte, ahnte ja keiner. Auch dass am nächsten Tage ideales Segelwetter begeisterte und im Verlauf der Regatta zur echten

Herausforderung wurde – doch da waren weder Presseboote noch von Journalisten (teuer) gecharterte Targas dabei.

Die nächsten Tage auf See entschädigten jedoch für den verpassten Start. Guter Wind und geschicktes Taktieren brachten der *Mir* schließlich den Sieg, gefolgt von dem über 100 Jahre alten niederländischen Toppsegelschoner *Oosterschelde*, dritter wurde die *Wylde Swan*, der Kieler Logger, der nun ebenfalls unter der niederländischen Flagge segelt, die *Cuauhtemoc* aus Mexiko wurde vierte. Wie die Ergebnisliste zeigt, war dieses kurze Rennen nicht einfach: Acht Schiffe von 18 gestarteten brachen die Regatta ab.

Dass dem Besuch in Scheveningen das North Sea Feeder Race nach Aalborg mit vier Schiffen folgte, ging in der Masse der Nachrichten unter. Sieger wurde die Schulyacht der niederländischen Marine, die *Urania*, gefolgt von der *Belem*, der *Shabab Oman* und schließlich der Replik unter russischer Flagge, der *Shtandart*, die zum Kreis der Schiffe unter S.T.A.G.-Flagge gehört.

Aalborg, das bereits zum fünften Mal die Regattaflotte im Rahmen der Tall Ships Races willkommen hieß, hatte routiniert, aber trotzdem gewohnt dänischerherzlich ein hervorragendes Landprogramm für die Besatzung der 60 teilnehmenden Segler vorbereitet – gleichermaßen für Besucher und Crews. Das traditionelle Feuerwerk war diesmal allerdings rekordverdächtig: 3t wogen die Raketen und Böller, die den Himmel über Stadt wirklich spektakulär verzauberten (auch wenn man es unter Umweltschutzgedanken wie Feinstaub usw. kritisieren kann).

Doch der Start von Race 1 nach Frederikstad in Südnorwegen brachte alle wieder auf den Boden der Tatsachen: Regen und Wind, dazu eine grobe See verlangten viel Einsatz und führte schließlich dazu, dass viele Teilnehmer das Rennen auf See beenden mussten. Nachdem die *Esprit* die Teilnahme kurzfristig absagen musste, war die *Alexander von Humboldt II* unter den deutschen Teilnehmerinnen, die nur einen der ältesten norwegischen Traditionssegler, die *Loa*, hinter sich ließ. Sieger wurde die *Statsraad Lehmkuhl* vor der *Brigg Fryderyk Chopin* und der *Oosterschelde*. Es segelten außerdem die *Johann Smidt* und *Roald Amundsen* aus Deutschland mit.



Es waren bemerkenswert schöne Tage in der alten und hervorragend erhaltenen bzw. restaurierten Festungsstadt, in der sich Norwegens wichtigste Holzwerft auf die Restaurierung historischer Schiffe spezialisiert hat, Arbeiten, die jeder Interessierte hautnah verfolgen kann. Hier stieß auch die *Großherzogin Elisabeth* zur Flotte, das Segelschulschiff der Seefahrtsschule in Elsfleth.

Schwer fiel den Crews aus 19 Nationen der Abschied bei strahlendem Sonnenschein, hatten doch die meisten Schiffe einen Liegeplatz an einem Seitenarm der Glomma gefunden, der sich fast durch das Stadtzentrum zieht. Leider zog sich die Parade bald weit auseinander, auch die Sonne spielte nicht mehr mit, so dass sich die Crews der letzten Schiffe wieder der Bordroutine zuwandten. Dies war nur so eine Art Vorbote für das, was alle während der nächsten Tage beim Cruise in Company (CiC) erwartete.

Seit vielen Jahren ist dieses gemeinsame Segeln zwischen den Regatten Tradition, die STI musste jedoch aus versicherungstechnischen Gründen die ursprüngliche Idee abändern. In früheren Jahren wurde der Austausch von Teilen der Mannschaft organisiert, um beim gemeinsamen Arbeiten an Bord Vorurteile abzubauen und Trennendes zu überwinden, um damit den Kontakt zwischen Jugendlichen unterschiedlicher Nationalität zu intensivieren - frei nach dem Motto: An der gleichen Leine bei Sturm ziehen, verhindert aufeinander schießen.

Heute finden Begegnungen oft in den Häfen statt, die am Wege zum nächsten Start liegen. Sie bieten den teilnehmenden Schiffen in der Regel

ausgefeilte Landprogramme an, zum einen, um den Mannschaften die Kultur des Landes nahe zu bringen, zum anderen, um den Kontakt zwischen Besuchern und Besuchten zu fördern. Des Weiteren bietet die STI seit einiger Zeit im Rahmen des Oman Bursary Schemes und des neuen Youth Development Funds die Möglichkeit für Jugendliche, geförderte Plätze in bunt gemischten Crews auf verschiedenen Schiffen zu erhalten. In diesem Jahr boten sieben Häfen bzw. Kommunen den teilnehmenden Schiffen mehr als nur kostenlose Liegeplätze: Stord, Kvinnherad, Askøy, Hå, Austevoll, und Hvaler. Wie schon angedeutet, das Wetter war mehr als Glückssache und wechselte ständig: Die schönsten Fjorde und Wasserfälle waren oft nur durch dichte Regenschleier zu erkennen, und am nächsten Tag, einen Fjord weiter, lockten angenehme Temperaturen zum Baden.

Bergen wurde seinem Ruf als Regenhauptstadt Norwegens gerecht – doch keine Regel ohne Ausnahme: Auch Bergen zeigte, wie schön die alte Stadt mit dem berühmten Hansekontor Tyskebrüggen und der dahinter liegende Altstadt in der Sonne leuchtet – Winkel, in die sich kaum einer zahllosen Kreuzfahrttouristen „verirrt“.

Zu den leider nicht allen zugänglichen Höhepunkten gehört das traditionelle Captain's Dinner, das in der Burg der norwegischen Könige stattfand. Jan-Marco Reimers, der junge Skipper der *Atyla* und Mitglied des Rates der S.T.A.G., hielt die prestigeträchtige und viel beachtete Kapitäns-Rede, für die er donnernden Applaus erhielt.

Vier Tage in Bergen, vier Tage, an denen Offiziere und Mannschaft der *Shabab Oman* wieder einmal bewiesen, dass sie zu Recht ein Abonnement auf die höchste Auszeichnung der Races, die Talls Ships' Races Friendship Trophy, „abgeschlossen haben“: Gemeinsames omanisches Frühstück mit Gruppen vieler Schiffe, Lunch mit Offizieren und Kapitänen, an Deck und an Land Singen und Musik mit allen und mit der beste Stimmung verbreitenden Bordband.

Am 24. Juli ging es wieder hinaus, tatsächlich zur Freude aller bei bestem Wetter und der Vorfreude, dass morgen der Start endlich den ersehnten Höhepunkt der Regattaserie bringen wird.

Doch wieder spielte Petrus nicht mit: Dichter Dunst, wenig später Nieselregen und zum Schluss dichter Nebel! Auf der *Cuauhtemoc* konnte man nur auf dem Radarschirm und am dunkler werdenden Nebel erkennen, dass das polnische Segelschulschiff *Dar Młodzieży* souverän vorbeizog. Und so ging es weiter: mal Sonne, dann wieder Temperatursturz, die einzige Konstante war der Wind aus der falschen Richtung und zwang zu Wende um Wende – eine echte Herausforderung für die Crews, auch wenn, wie auf der mexikanischen *Cuauhtemoc*, 250 Frauen und Männer anpacken konnten und Wenden in knapp 9 Minuten schafften.

Aarhus, der letzte Hafen dieses Jahres, war bereits zum dritten Mal Hostport. Hier warteten alle gespannt auf das Resultat der Abstimmung. Bereits

kurz nach dem Einlaufen hatten die Kapitäne der STI den Namen des Schiffes mitgeteilt, das nach Meinung ihrer Mannschaft in diesem Jahr die Friendship Trophy, einen großen Silberteller, bis zum nächsten Jahr an Bord zeigen darf.

Da bei der abschließenden Preisverteilung erst alle Regattapreise „verteilt“ wurden, dann die speziellen für das Schiff mit der internationalsten Crew, der weitesten Anreise usw., wurde der Anstieg der Spannung immer spürbarer – bis sie sich in einem gewaltigen Jubelschrei entlud, als die *Shabab Oman* wieder das „auserwählte Schiff“ war – einen schöneren Abschied hatte sich der langjährige Kommandant Ali bin Mohammed al Hosani nicht wünschen können. Er war abkommandiert worden, um weitere Kurse an der Marineakademie zu besuchen. Hinter diesem Erfolg waren die Platzierungen im Race schon fast nebensächlich.

Die gute Organisation in Aarhus mit viel Musik, die gute und entspannte Stimmung an Land, die sich auch den Schiffen mitteilte, machte allen den Abschied schwer, aber es gibt ja ein nächstes Jahr mit neuen Regatten und Herausforderungen - diesmal auf dem Atlantik zwischen Lissabon, Cadiz, A Coruña und Dünkirchen.

Herbert Böhm

Medienbeauftragter der S.T.A.G.



AUSBLICK TALL SHIPS RACES

2020 – 2021 – 2022

Bereits Ende September 2019 gab die STI den „Fahrplan“ bis 2022 bekannt. Sie folgte dabei dem bewährten Vergabeschema

Atlantik – Nordsee – Ostsee.

Tall Ships Races 2020
2. Juli - 9. August

ZU DEN SCHÖNSTEN ATLANTIKHÄFEN

Die zweifellos attraktivsten Häfen an der europäischen Atlantikküste werden 2020 Ziel der drei Tall Ships Races sein: Lissabon, Cadiz und A Coruña sowie Dünkirchen am Eingang der Nordsee.

Lissabon: 2.-5. Juli

Race 1: Lissabon – Cadiz

Cadiz: 9.-17. Juli

Race 2 + Cruise in Company:

Cadiz – A Coruña

A Coruña: 24.-27. Juli

Race 3: A Coruña - Dünkirchen

Dünkirchen: 6.-9. August

Beginnt oder endet der Törn in einem der Regattahäfen des Jahres 2020, so sollte man unbedingt einige Tage mehr einplanen. Es lohnt sich! Vor allem Lissabon mit seiner vibrierenden Partyszene und seinem Angebot an Kultur im weitesten Sinne. Erfahrungsgemäß sind Unterkünfte immer rasch ausgebucht. Es lohnt sich daher, bereits jetzt eine Koje an Land zu suchen.

Lissabon, Cadiz (älteste Stadt Europas) und A Coruña, diese Häfen am Atlantik haben es leicht, ihre Besucher zu fesseln, ihre heftig pulsierenden, historischen Altstädte und „Kneipenszene“ ziehen eigentlich jeden sofort an. Dünkirchen jedoch, eines der Opfer des 2. Weltkrieges, wurde bei der Evakuierung der britischen Truppen 1940 nahezu völlig zerstört. Beim Wiederaufbau dominierte der sachliche Stil, obwohl man versuchte, der neuen Stadt ihre Atmosphäre wiederzugeben. Niemand sollte allerdings versäumen, den Stolz der Stadt, das Vollschiiff Duchesse Anne, zu besuchen. Das ehemalige deutsche Segelschulschiiff, das 1981 von der Stadt gekauft wurde und als zum Verschrotten vorgesehenes Wrack von Brest nach Dünkirchen geschleppt wurde, zählt heute bestimmt zu den am besten restaurierten Museumssegelschiffen weltweit.

SAIL AMSTERDAM

Vom (fast flämischen) Dünkirchen an der französisch-belgischen Grenze ist es nun nicht mehr weit nach Amsterdam, zur Sail Amsterdam, dem wohl weltweit

spektakulärsten Hafenfest, das seit 1975 im IJhaven stattfindet und sowohl von der Anzahl der Schiffe als auch Besucher vermutlich den Weltrekord hält.

SAIL BREMERHAVEN

Die nächste und letzte Station ist in diesem Jahr die Sail Bremerhaven, mit dem großen Vorteil, dass die meisten Teilnehmer nach Amsterdam auch Bremerhaven anlaufen, aber der Deich der Hafenstadt bietet ein spektakuläres, absolut einmaliges Bild auf

die Einlaufparade. Die Schiffe im Hafen werden voraussichtlich wesentlich besser zu besichtigen sein als in Amsterdam, wo die Decks häufig für Firmenevents genutzt werden und daher für Interessierte unzugänglich sind.

WHITE SAILS OF PEACE: OSTASIEN 2020

Für das im Herbst 2020 in Ostasien geplante Race nach Wladiwostok standen bei Redaktionsschluss

bisher weder genaue Daten noch Häfen fest.

TALLSHIPS RACES 2021 – OSTSEE

Für 2021 ist es der STI gelungen, ein mehr als attraktives Programm zusammen zu stellen, obwohl es für deutsche Trainees eventuell schwer werden wird, diese Termine mit den Schulferien zu koordinieren:

Klaipeda: 27.-30. Juni
Race 1: Klaipeda – St. Petersburg
St. Petersburg: 7.-10. Juli
Cruise in Company
Talinn: 15.-18. Juli
Race 2: Talinn – Mariehamn
Mariehamn: 22.-25. Juli
Race 3: Mariehamn – Stettin (Szczecin)
Stettin (Szczecin):
31. Juli-3. August



MARITIME EVENTS 2020

IM ÜBERBLICK

WINDJAMMER-REGATTEN

Tall Ships Races 2020

Race 1

Lissabon-Cadiz 2.-05.7.2020

Race 2

Cadiz-A Coruna 9.-12.7.2020

Race 3

A Coruna-Dünkirchen

24.-27.7.2020

TRADITIONSSEGLER-REGATTEN UND -TREFFEN

Haikutter-Festival

Nysted 1.-5.8.2020

Zeesboot-Regatta

Wustrow 4.7.2020

Zeesboot-Regatta

Dierhagen 11.7.2020

MARITIME EVENTS & HAFENFESTE 2020

Deutschland

BOOT Düsseldorf

18.-26.1.2020

Hamburger Hafengeburtstag

8.-10.5.2020

Flensburger Rumregatta

23.5.2020

Wochenende an der Jade

Wilhelmshaven

2.-5.6.2020

Hanseboot Ancora Boat Show

Neustadt/Holstein

5.-7.6.2020

Kieler Woche

20.-28.6.2020

Warnemünder Woche

4.-12.7.2020

Travemünder Woche

17.-26.7.2020

Hanse Sail Rostock

6.-9.8.2020

Watten Sail Carolinensiel

7.-9.8.2020

Sail Amsterdam

12.-16.8.2020

Sail Bremerhaven

19.-23.8.2020

Essener Seglerwoche

Baldeneysee

Ende Aug.-Anfang Sept. 2020

Wilhelmshaven Sailing Cup

2.10.-4.10.2020

Dänemark

Classic Fyn Rundt

Fünen

5.-7.6.2020

Grossbritannien

Heritage Brixham Regatta

Brixham

30.-31.5.2020

Thames Sailing Barges Match

Medway

11.7.2020

Niederlande

Pieperace

Volendam

4.-5.4.2020

Polen

Baltic Sail Gdansk

3.-6.7.2020

USA

Great Schooner Race

Maine

28.6.-4.7.2020



IHR WOLLT WISSEN, WIE IHR UNS HELFEN KÖNNT?

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die gemeinnützige Arbeit der S.T.A.G. zu unterstützen!

- ☞ Mitgliedschaft an Freunde/Bekannte verschenken
- ☞ Poster, Flyer oder Postkarten verteilen
- ☞ Vorträge halten: Beispielsweise an Universitäten, Schulen oder bei Sportvereinen
- ☞ Geburtstags-, Jubiläums- oder Kondolenzspenden sammeln
- ☞ Nachlass/Testament der S.T.A.G. widmen
- ☞ Ehrenamtliches Engagement im Verein, z.B. als Helfer bei Jugendtörns, als Regionalbeauftragte/r oder als Projektmitarbeiter
- ☞ Eine Spende für ein bestimmtes S.T.A.G.-Schiff oder eine Gruppe, z.B. bei einer Klassenfahrt

Bei weiteren Fragen beraten wir 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
S.T.A.G.-Medienassistent

IMPRESSUM UND KONTAKT

Herausgeber: Jörg Schinzer, Lena Weweler, André Bayer, Insa Vogt

Druck: RTS Scholz GmbH (S.T.A.G.), Bayernstraße 151, 28219 Bremen

Redaktion: Lena Weweler, Alexander Blessing

Fotos: Herbert Böhm, Lena Weweler, Ramona Rehfeld, Elisa Schneider, Georg Fimpel, Joey Fricke, Adelheid Coners, Jochen Garrn, Malte Herbst, Eugen von Abel, Lydia Packeiser, Jan-Marco Reiners, Mareike Lotze, Lina Henneke, Lena Kallas, Annika Zindel, Thomas Hinzen, Ruth Reisenauer, Milena Müller, Maria Gros, Alfonso Garzón

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 ...

Durch das Jahr



Clipper - Amphitrite Juli 2015



WWW.STA-G.DE



WWW.STA-G.DE

mit der Stag

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



