SAIL TRAINING ASSOCIATION GERMANY

RUNDBRIEF

2020

Traum vom Segeln



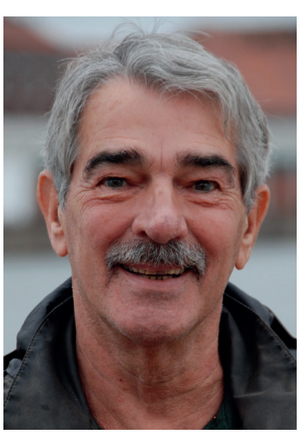
S.T.A.G.-Mitgliedsschiff RoaldAmundsen

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

was für ein denkwürdiges Jahr liegt hinter uns. Die Einschränkungen und Auswirkungen durch Corona haben jeden von uns kalt erwischt, darunter natürlich auch unsere Mitgliedsschiffe, die nicht auslaufen konnten. Was wir getan haben, um die Betreiber zu unterstützen, lest in ihr in diesem Rundbrief, der erstmals nicht in gedruckter Form, sondern nur online erscheint. Dies schien uns in der jetzigen Situation angemessener – und es gibt auch einfach weniger zu berichten in einem Jahr, in dem viel passiert ist, was vorher unvorstellbar erschien. Angefangen von internationalen Reisebeschränkungen, die das Kennenlernen ferner Länder unter Segeln unmöglich machten, weiter über die europäischen Einschränkungen, welche die Törnpläne ad acta legten, bis hin zu den nationalen Regeln, die dazu führten, dass viele Schiffe einfach an der Pier oder in der Werft liegen mussten und hohe Verluste generierten. Auch in der internationalen Segelszene sind zum Großteil Events abgesagt worden, so z.B. auch die Tall Ships Races der Sail Training International. Eine Prognose für 2021 ist noch nicht möglich, wir hoffen aber, dass in diesem Jahr die Normalität schrittweise zurückkehrt und wir unsere Aktivitäten wie gewohnt aufnehmen können. In der Zwischenzeit berichten wir hier aber auch über hoffnungsvolle, kreative und spannende neue Projekte wie z.B. alternative Schiffsantriebe, Online-Segeltörns und die große Sehnsucht einer ganz jungen Mitseglerin.

Wir wünschen dir alles Gute und hoffen, dass du und deine Liebsten gesund bleiben und wir uns bald auf dem Wasser wiedersehen können!

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.-Tauwerkseminar 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 Segelschifffahrt erhalten bleibt

EIN „DANKE" UND NEUES AUS DEM RAT

Wie für jeden von uns war auch für unseren Verein, die S.T.A.G., das Jahr 2020 ein außerordentliches, ein forderndes Jahr. Die COVID 19-Pandemie ließ die Aktivitäten unserer Mitgliedschiffe und Betreibervereine nahezu zum Erliegen kommen. Dies bedeutete nicht nur den Ausfall von Törns und damit Aktivitäten an Bord, sondern, damit verbunden, erhebliche finanzielle Ausfälle und Einbußen für unsere Mitgliedsvereine bis hin zur Existenzbedrohung für einige.

Dem galt es im Rahmen unserer Möglichkeiten entgegenzuwirken und zu helfen, wo Hilfe am dringendsten vonnöten war. Das haben wir mit dem Auflegen einer „Corona-Hilfe" getan, die wir unseren Mitgliedsvereinen und Schiffen angeboten haben.

Wenn die Mittel für die Corona-Hilfe auch begrenzt waren, haben sie doch dazu beigetragen, die finanzielle Not derer, die sie in Anspruch genommen haben, zu lindern.

Direkt hatte und hat die Pandemie Auswirkungen auf uns, indem wir unsere Bürocrew, Heidi und Andrea, zweimal ins Homeoffice geschickt haben, und dass die letzte Ratssitzung im November per Videokonferenz stattgefunden hat. Gleichzeitig musste die Bertreibervereinssitzung abgesagt werden.

Noch ist die Zeit der Einschränkungen durch COVID 19 nicht vorbei und bewirkt weiterhin Unwägbarkeiten. Somit lässt sich für die nähere Zukunft nur sehr eingeschränkt planen. Das betrifft als nächstes geplantes „Großereignis" unsere Mitgliederversammlung im März. Wir planen sie wieder im „Timeport II" in Bremerhaven durchzuführen und hatten ursprünglich vor, im Anschluss daran eine große Party in Zusammenarbeit mit dem „Gremium Stamm Deck" der „Alexander von Humboldt II" zu feiern. – Aber schon jetzt ist klar, dass die anschließende Feier nicht stattfinden kann. Das müssen wir dann auf 2022 verschieben. Was die Mitgliederversammlung angeht, halten wir euch auf dem Laufenden.

Trotz der Pandemie ging aber der ganz normale Betrieb des Vereins weiter. Wir haben wieder einige unserer Mitgliedsschiffe unterstützen können und damit wieder zum Erhalt unserer Traditionsschiffsflotte beitragen können.

Auch gingen die Arbeiten an der Ausbildungsharmonisierung weiter und konnten schließlich abgeschlossen werden. Die dazugehörigen Papiere, Qualifikationsnachweis, Ausbildungsnachweis und Ausbildungskonzept sind fertig und warten auf die Verteilung an unsere Mitglieder. Dies kann nun, auch wieder wegen CORONA, erst beim nächsten Betreibervereinstreffen stattfinden.

Erfreulich ist, dass der Jugendtörn im Herbst, trotz der Beschränkungen unter strengen Auflagen stattfinden konnte.

Auch haben wir inzwischen die beiden Seemannschaftsbücher, „Decksleute" und „Bootsleute" von Jochen Garrn als Verleger übernommen und neu aufgelegt. Sie können ab sofort über das Büro geordert werden.

Auch unser eigener Kalender ist wieder erschienen und kann bestellt werden.

Unseren Jahresrundbrief haben wir in diesem Jahr nicht ausgedruckt. Er erscheint nur in Online-Form. Grund dafür ist, dass es in diesem Jahr keine aktuellen Törnberichte oder ausreichend weiteres Material gab, weil keine Törns stattfanden. Wir wollen das dadurch eingesparte Geld gerade in dieser turbulenten Zeit lieber in Schiffsförderungen stecken.

Zu guter Letzt noch eine personelle Veränderung im Rat: Elisa Schneider hat ihren Posten als Jugendsprecherin an Milena Müller übertragen. Ich möchte Elisa an dieser Stelle herzlich für die hervorragende Arbeit, die sie im Jugendteam geleistet hat, danken und ihr für ihr die Zukunft alles erdenklich Gute und viel Erfolg wünschen.

Und last but not least, - zwei Regios haben unser Regio-Team weiter ergänzt, wir freuen uns, Daniel Drews in Rheinland-Pfalz an Bord zu haben, und Ludwig Richter ist als Regionalbeauftragter in Bremerhaven/Bremen tätig.

Und dies zum Schluss: Vielen, herzlichen Dank allen engagierten Mitgliedern. Ohne Eure Mitarbeit wäre die S.T.A.G. eine bloße, leblose Hülle. Euch ist es zu verdanken, dass wir aktiv etwas für die traditionelle Segelschifffahrt tun können, Eure Beiträge sind es, die uns in die Lage versetzen, Jugendliche zu fördern, Seminare für die Stammbesatzungen anbieten zu können und unsere Schiffe aktiv zu unterstützen.

Wir wünschen Euch einen guten Start in das neue Jahr und das Beste für das Jahr 2021 mit wieder unvergesslichen Erlebnissen an Bord.

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



NACHRUF JOCHEN GARRN

Die Seefahrt bestimmte sein Leben. Die traditionelle Segelschifffahrt in Theorie und Praxis war seine Leidenschaft, bis Jochen Garrn nun nach mehr als 48 000 Seemeilen auf dem Großsegler Alexander von Humboldt und fast unzähligen Törns auf anderen Traditionssegelern am 4. Dezember auf seine letzte Reise ging.

Als Mitglied des Rates war ihm die erfolgreiche Erarbeitung von Ausbildungsrichtlinien für die Besatzungen deutscher Traditionssegler mehr als eine Herzensangelegenheit. Dabei konnte er sein umfassendes Wissen über die Arbeit auf traditionellen Segelschulschiffen vieler Nationen einbringen, das er sich während seiner beruflichen Laufbahn angeeignet hatte. Dieses nicht nur theoretische Wissen, verbunden mit handwerklichem Können, erfolgreich weitergegeben zu haben, gehört zu seinen bleibenden Verdiensten. Dank seines Humors, der Menschlichkeit und Geduld waren die von ihm ins Leben gerufene Seminare über traditionelle Seemannschaft stets mehr als „ausgebucht", sind die weit über tausend jugendlichen Absolventen stolz auf das Gelernte, das sie auf ihren Schiffen heraushebt. Jugendliche für das Segeln auf traditionellen Segelschiffen zu begeistern – das war die Aufgabe, für die der 1934 in Hamburg geborene Jochen Garrn „brannte".

Nicht nur dank seiner beiden Bücher über „Seemannschaft auf Traditionssegelern", die zu Standardwerken wurden, hatte sich Jochen Garrn einen Ruf erworben, der weit über den Bereich der S.T.A.G. hinausgeht.

Die international wirkende Organisation „Sail Training International" würdigte seine Verdienste und zeichnete ihn 2014 als ersten Deutschen mit dem Titel „Sail Trainer of the Year" als weltbesten Sailtrainer aus.

Seine Erfahrungen, Geduld und uneigennütziges Engagement werden fehlen. Die S.T.A.G. hat mit ihrem Präsidiums- und Ehrenmitglied einen äußerst kompetenten Ausbilder der alten Schule, einen guten Freund und Förderer der traditionellen Segelschifffahrt verloren. Alle Mitglieder bleiben ihm in Dankbarkeit und ehrendem Andenken verbunden.

Präsidium, Vorstand und Rat
der S.T.A.G. sowie alle Mitglieder

Bremerhaven, 4. Dezember 2020

AUS DER S.T.A.G.-GESCHÄFTSSTELLE

In diesem Jahr hatten wir glücklicherweise unsere Jahreshauptversammlung schon Mitte Februar durchgeführt und konnten in gewohnter Art im Time Port II in Bremerhaven zusammen sein.
Danach traf uns im März der Corona-Lockdown. Andrea und ich waren anschließend im Homeoffice für euch erreichbar. Das hat sehr gut geklappt.
Im Moment ist es sehr still geworden, wie fast überall, weil die Unsicherheit, Veranstaltungen durchzuführen, doch sehr groß ist. Allein schon geeignete Räume für Veranstaltungen zu finden, gestaltet sich als schwierig. Was unsere Planungen für 2021 betreffen, müssen wir sehr flexibel sein.

Trotzdem möchten wir auch auf die Veranstaltungen, die durchgeführt werden können, wie z. B. Medical Care-Kurse, hinweisen. In Absprache mit dem MARIKOM in Elsfleth möchten wir im nächsten Jahr unter Vorbehalt der Corona-Situation die Medical Care-Kurse anbieten. Auch unsere beliebten Seemannschaftsseminare mit Ilka Erichsen werden wieder angeboten (Änderungen auch hier vorbehalten).

Wir möchten euch ganz herzlich grüßen, euch für die gute Zusammenarbeit und das entgegengebrachte Vertrauen danken.
Wir wünschen euch alles Gute für das Jahr 2021 und grüßen Euch herzlich

Andrea und Heidi



MEDICAL CARE-KURSE

Die Kurse sind wie folgt geplant:
- 03.04.-04.04.2021
- 05.06.-06.06.2021
- 09.10.-10.10.2021
- 06.11.-07.11.2021

Welche Kurse stattfinden, hängt von der Zahl der Anmeldungen ab (min. 6)! Bei Interesse können weitere Termine (auch 40-Std.-Kurse) angeboten werden. Falls sich die Corona-Situation drastisch ändert und besondere Maßnahmen regional getroffen werden müssen, können diese Veranstaltungen nicht durchgeführt werden. Wer flexibel sein kann, darf sich gern anmelden.
Seemannschaftsseminare (in Bremerhaven):
- 22.-24.01.2021
- 29.-31.01.2021
- 12.-14.02.2021
- 26.-28.02.2021

Anmeldungen an: stag@sta-g.de

VORSCHAU – S.T.A.G.-TERMINE 2021

Alle Termine unter Corona-Vorbehalt!

RATSSITZUNGSTERMINE
- 06.03.2021
- 18.09.2021
- 20.11.2021

BETREIBERVEREINSSITZUNG
- 07.03.2021
- 21.11.2021

ORGANISATORISCHES

EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2021 || SPENDENBESCHEINIGUNG 2020

- Die **Einladung zur Mitgliederversammlung 2021** verschicken wir, sobald das Treffen coronakonform veranstaltet werden kann. Die **Zuwendungsbescheinigung 2020** für den S.T.A.G.-Beitrag wird auf unsere Website gestellt. Nähere Informationen erhaltet ihr per E-Mail.

- **Schüler, Studenten und Azubis** reichen bitte ihre aktuellen Nachweis für den ermäßigten Beitrag unaufgefordert nach Erhalt der Bescheinigung im letzten Quartal des Jahres ein, damit entsprechende Änderung noch vor dem Einzug vorgenommen werden können.

- **Einzugsermächtigungen**
  Die Portokosten für die briefliche Rechnungsstellung sind in jedem Jahr nicht unerheblich. Wir würden uns freuen, wenn IHR uns ein SEPA-Mandat erteilt. Ein Vordruck kann in der Geschäftsstelle angefordert werden. Wer einen Dauerauftrag erteilt hat, der möge als **Zahlungsziel Februar** angeben, damit wir gleich am Anfang des Jahres mit unseren vielfältigen Aufgaben beginnen können (z. B. Jugendförderung, Schiffsförderung und die Unterstützung der Ausbildung usw. ...)
  Eine rechtzeitige Bekanntgabe der Änderung der Kontodaten durch Wechsel der Bank oder Bankenfusionen ersparen uns und EUCH teure Rückbuchungsgebühren.

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

- **Adressänderungen**
  Diese bitte im Büro zeitnah angeben, egal ob sich die postalische Adresse oder E-Mail ändert.







GEWINNER DES S.T.A.G.-WANDERPREISES 2021

In diesem Jahr wird der Wanderpreis auf Grund der wenigen seglerischen Aktivitäten und dem damit verbundenen Mangel an Einsendungen nicht vergeben.

Wir hoffen auf ein besseres Segeljahr und viele neue Einsendungen in der nächsten Runde!

CORONA-HILFSPROGRAMM DER SAIL TRAINING ASSOCIATION GERMANY (S.T.A.G.)

S.T.A.G. HILFT DIREKT UND UNKOMPLIZIERT

Die Corona-Pandemie hat in der Saison 2020 der Traditionsschifffahrt schwer zugesetzt. Das Sail Training ist auf den S.T.A.G.-Mitgliedsschiffen weitestgehend unmöglich geworden. Viele S.T.A.G.-Mitgliedsschiffe stehen vor einer sehr großen finanziellen Herausforderung, da die Einnahmen aus dem Betrieb der Schiffe gänzlich weggefallen sind. Hier konnte die S.T.A.G. den Mitgliedsschiffen durch finanzielle Maßnahmen helfen.

Die ausgefallenen Mehrtagestörns mit Trainees, die entsprechend der Satzungsziele der S.T.A.G. in der Saison 2020 durchgeführt werden sollten, bilden die Grundlage für die Förderungen aus dem S.T.A.G.-Coronahilfsprogramm. Mehrere S.T.A.G.-Mitgliedsschiffe haben dem Rat der S.T.A.G. ihre entgangenen Einnahmen dargestellt und um eine Förderung aus dem Hilfsprogramm gebeten. In seiner Sitzung am 26. September 2020 konnte der Rat der S.T.A.G. das Coronahilfsprogramm verabschieden und so auf unkomplizierte Weise seinen Mitgliedsschiffen bzw. deren Betreibervereinen finanziell unter die Arme greifen. In einem Gesamtvolumen von EUR 32.500,00 hat der S.T.A.G.-Rat finanzielle Hilfen zur Verfügung gestellt. Die maximale Förderung beträgt dabei EUR 7.500,00 für ein S.T.A.G.-Mitgliedsschiff.
Noch im September 2020 wurde die Förderung in voller Höhe an die Betreibervereine bzw. S.T.A.G.-Mitgliedsschiffe ausgezahlt. Von der Förderung werden ein Drittel als Zuschuss gewährt, der nicht an die S.T.A.G. zurückzuzahlen ist. Ein weiteres Drittel wird als zinsloses Darlehen gewährt, das bis spätestens Ende 2023 an die S.T.A.G. zurückzuzahlen ist. Über die Rückzahlungsmodalitäten wird sich der Vorstand der S.T.A.G. in enger Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Betreiberverein abstimmen.

Das letzte Drittel wird als „Törngutscheine" gewährt, die von der S.T.A.G. für Traineeplätze eingelöst werden können. In gemeinsamer Abstimmung zwischen dem S.T.A.G.-Förderausschussvorsitzenden Malte Herbst und dem Betreiberverein werden Freiplätze für jugendliche Trainees für die Segelsaison 2021 und 2022 bestimmt. Die Einlösung soll bis Ende 2022 erfolgt sein, wobei für bis dahin nicht eingelöste Gutscheine der Anspruch nicht verfällt. Eine Einlösung der Törngutscheine kann auch durch Nutzung des S.T.A.G.-Mitgliedsschiffes im Rahmen eines Jugendtörns erfolgen.

Mit dem Coronahilfsprogramm hat die S.T.A.G. wieder einmal gezeigt, wie unkompliziert sie ihren Mitgliedsschiffen und Betreibervereinen helfen kann. Dies ist möglich, da die Mitglieder der S.T.A.G. sich der Traditionsschiffahrt verpflichtet fühlen und auch in schwierigsten Zeiten den satzungsgemäßen Zweck der S.T.A.G. nicht aus den Augen verlieren. Auch in Zukunft wird die S.T.A.G. dank ihrer zahlreichen Mitglieder solche außergewöhnlichen Programme ins Leben rufen können.

André Bayer
S.T.A.G.-Schatzmeister


WELCOME

S.T.A.G.-SCHIFFSFÖRDERUNGEN IM JAHR 2020

Das Jahr 2020 war für viele S.T.A.G.-Mitgliedsschiffe nicht nur von der Corona-Pandemie gezeichnet, sondern auch von einer Menge handwerklicher Arbeit, die die S.T.A.G. in finanzieller Weise unterstützen konnte.
Bereits im Februar wurde eine Förderung an die *SY Esprit* ausgezahlt. Für die Erneuerung des Propellers, die bereits im vergangenen Jahr stattgefunden hat, konnte das Jugendkutterwerk Bremen e.V. mit rund 450,00 EUR unterstützt werden. Doch die *SY Esprit* erlitt im Jahr 2019 noch einen wesentlich größeren Schaden, der mit vereinten Kräften in diesem Jahr behoben werden musste, damit das Schiff überhaupt wieder Sail Training betreiben konnte. Nach einer schweren Havarie musste der Kiel der Segelyacht repariert werden. Die gesamte Schadenssumme betrug anfänglichen Schätzungen zur Folge mehr als EUR 100.000,00. Diese Summe konnte aus verschiedenen Quellen aufgebracht werden. Auch die S.T.A.G. half mit einer Förderung in Höhe von EUR 15.000,00. Als Gegenleistung stellt das Jugendkutterwerk Bremen e.V. 20 Kojentage auf der *SY Esprit* für jugendliche Segler zur Verfügung.

Der Verein Clipper DJS wandte sich im November 2019 mit einem Förderantrag an die S.T.A.G.. „Unser Schiff *SS Johann Smidt* ist nach langjährigem Einsatz in einem Zustand, der eine dringliche Überholung der baulichen Einrichtungen erfordert. Um den bisherigen Einsatz fortzuführen, benötigen wir erhebliche Mittel, die uns in der Gesamtheit schwerfallen aufzubringen. Nach Maßgabe der Klasse müssen wir im Achterschiff alle Einbauten entfernen und alle Tankdecken komplett erneuern. Ebenso müssen beide Hilfsdiesel erneuert werden." hieß es in dem Antrag. Das gesamte Projekt sollte mehrere hunderttausend Euro „verschlingen". Die S.T.A.G. beschloss den Verein Clipper nach Maßgabe der nautisch-technischen Förderrichtlinie zu unterstützen und sagte die Höchstförderung von EUR 15.000,00 zu. Das S.T.A.G.-Mitgliedsschiff *Johann Smidt* bedankt sich bei der S.T.A.G., indem es insgesamt zehn Freiplätze für das STI-Race 2021 zur Verfügung stellt.

Das S.T.A.G.-Mitgliedsschiff *SmH Freddy* ist heute ein Kulturdenkmal und betreibt intensiv Sail Training im Sinne der Satzung der S.T.A.G.. Das 1946 als Fischereifahrzeug in Dienst gestellte Schiff hat einen hohen Instandhaltungsbedarf, der von der BG Verkehr gefordert wird, damit das Schiff den geltenden Sicherheitsbestimmungen entspricht und Sail Training für Jugendliche und Junggebliebene weiterhin durchführen kann. So mussten eine größere Anzahl an Planken und andere Holzteile ausgetauscht und erneuert werden. Aus dem Angebot der durchführenden Werft geht eine Summe von rund 190.000,00 EUR hervor. Für den Verein Seglervereinigung *SmH Freddy* ist diese Summe nur schwer aufzubringen, so dass das Projekt in die Kategorie „schwer-existenzgefährdend" eingestuft wurde. Die Förderhöchstsumme von 15.000,00 EUR wurde von der S.T.A.G. ausgezahlt, um die noch nicht abgeschlossenen Arbeiten fortführen zu können.

In besonderer Verbundenheit sieht sich die S.T.A.G. nach wie vor mit der Deutschen Stiftung Sail Training und damit dem S.T.A.G.-Mitgliedsschiff *Alexander von Humboldt II*. Nach fast 10-jähriger Fahrenszeit war ein umfassendes Rigg-Refit notwendig, um entstandene Schäden zu beseitigen. Ein Gesamtvolumen von ca. EUR 160.000,00 war zu stemmen, von dem der Großteil aus eigenen Mitteln der Stiftung finanziert werden konnte. Dennoch blieb eine Lücke, die die S.T.A.G. mit einer Höchstförderung von EUR 15.000,00 schließen konnte. Wegen der anhaltenden Corona-Pandemie konnten die Gegenleistungen für diese Förderung noch nicht erbracht werden. Doch werden auch zu dieser S.T.A.G.-Förderung freie Törnplätze zur Verfügung gestellt werden.



„Ein Defekt am Motor des Generators wurde zunächst als kleine Reparatur eingeschätzt". So beginnt das Schreiben, das Eugen von Abel als erster Vorsitzender der Schiffergilde Bremerhaven e.V. und dem S.T.A.G.-Mitgliedsschiff *HF 244 Astarte* an den Förderausschuss richtete. Doch der Schaden war viel größer als angenommen, so dass insgesamt EUR 6.800,00 in die Hand genommen werden mussten. Als unvorhergesehene Reparatur während eines Werftaufenthalts wurde dieser Schaden in die Bedarfsgruppe „mittel" eingestuft und konnte in Höhe von 25% der angefallenen Kosten, also rund EUR 1.700,00 gefördert werden. Die *HF 244 Astarte* konnte so in die Lage versetzt werden, an dem S.T.A.G.-Jugendtörn im Herbst 2020 teilzunehmen.

Das S.T.A.G.-Mitgliedsschiff *Verandering* wird von der Bremischen Evangelischen Kirche betrieben und ist seit Jahren im Bereich der traditionellen Seefahrt und des Sail Trainings tätig. Gleich zwei Schäden wurden während der Trainingstörns an dem Klipper festgestellt, die jeweils einen Werftaufenthalt nach sich zogen: zum einen gab es starke Rauchentwicklung bei einer Maschinenfahrt, die auf einen Schaden an der Stopfbuchse zurückzuführen war. Zum anderen waren die vier Pollerbänke durch den üblichen Gebrauch derart in Mitleidenschaft gezogen worden, dass aufgrund der starken Korrosion die Belastung bei Anlegemanövern unter ungünstigen Bedingungen zu groß werden konnte und die Poller ausbrechen könnten. So war eine Kompletterneuerung der Pollerbänke notwendig. Die Projekte wurden in verschiedene Bedarfsgruppen eingeordnet und konnten so mit insgesamt rund EUR 1.900,00 aus S.T.A.G.-Mitteln gefördert werden. Als Gegenleistung wurde die Teilnahme an dem Fortgeschrittenen-Ausbildungstörn in der Ostsee im Juli 2020 angeboten. Leider konnte dieser Törn coronabedingt nicht stattfinden, so dass der Förderausschuss eine andere Gegenleistung verabreden wird.



Sehr schwer hat es das S.T.A.G.-Mitgliedsschiff *Franzius* getroffen. Im Sommer 2019 verzeichnete die Crew der Franzius zunehmend Wasser in der Bilge. Nach zahlreichen Untersuchungen in der Werft ergab sich für den Betreiberverein Bremer Weserkahn Franzius e.V. eine sehr schlechte Nachricht und die Erkenntnis, dass das noch junge Schiff einen kapitalen Schaden erlitten hat: die Verleimung hat sich gelöst und die Planken verrotten. Um die derzeit versagte Betriebserlaubnis von der BG Verkehr wiederzuerlangen, muss möglicherweise der komplette Boden und eventuell auch ein Teil der Bordwände ausgetauscht werden. Die bisherigen Arbeiten haben ein Gesamtvolumen von ca. EUR 90.000,00, wobei noch nicht alle Kosten berücksichtigt sind. Die S.T.A.G. erkennt die außerordentliche Notlage der *Franzius* und unterstützt die Arbeiten mit der möglichen Höchstförderung von EUR 15.000,00.
Schon vor längerer Zeit erlitt der Segelschoner *Regina Germania* einen Schaden an dem Getriebe, der behoben werden musste, um die Weiterfahrt des Schiffes zu gewährleisten. Das Schiff ist seit langen Jahren S.T.A.G.-Mitgliedsschiff und betreibt Sail Training nach den vorhandenen Möglichkeiten. Bei der Begutachtung des Schadens stellte sich heraus, dass das alte Getriebe nicht mehr repariert werden konnte und daher noch vor Ort durch ein neues ersetzt werden musste. Insgesamt schlug die Reparatur mit rund 3.500,00 EUR zu Buche. Nach Einstufung in die Bedarfsgruppe „mittel" konnte der Schaden mit 25% der nachgewiesenen Kosten gefördert werden. Die Fördersumme von rund 750,00 EUR kam der *Regina Germania* zugute, so dass auch weiterhin das traditionelle Sail Training durchgeführt werden kann.

Insgesamt hat die S.T.A.G. im Rahmen der Schiffsförderung im Jahr 2020 rund 80.000,00 EUR zur Verfügung gestellt. Diese Förderungen ermöglichen es unseren Mitgliedsschiffen auch größere finanzielle Herausforderungen zu meistern, um die traditionelle Seefahrt und das Sail Training auch in Zukunft durchführen zu können. Doch diese Förderungen sind nur dann möglich, wenn die S.T.A.G. durch ihre Mitglieder genügend Mittel erhält und diese an die Mitgliedsschiffe und Betreibervereine weitergeben kann. Alle geförderten Mitgliedsschiffe sind aufgefordert, die Arbeit der S.T.A.G. in ihren Gremien und an Bord bekannt zu machen und zu bewerben, damit auch zukünftig die dringend erforderlichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden können. Nur die intensive Werbung von neuen Mitgliedern kann dieses Ziel der S.T.A.G. ermöglichen.

André Bayer
S.T.A.G.-Schatzmeister

ALTERNATIVER SCHIFFSANTRIEB AUF DEM BREMER WESERKAHN „FRANZIUS“

Der Weserkahn *Franzius* erinnert an einen glanzvollen Teil der Geschichte der Freien Hansestadt Bremen: Bis zum Abschluss der großen Weserkorrektion und der Fertigstellung des Europahafens im Jahre 1888 war es großen Schiffen verwehrt, Bremen zu erreichen. Stattdessen sicherten kleine Lastenschiffe die Bedeutung als Hafenstadt, indem sie Waren von Bremerhaven aus in die ganze Weserregion verteilten. In Erinnerung an diese Lastenschiffe wurde die *Franzius* von 1994 an im Rahmen eines Wiedereingliederungsprojekts vom Bremer Bootsbau Vegesack (BBV) nachgebaut. Seit ihrer Fertigstellung im Jahr 2000 unternimmt das Traditionsschiff mit seiner Stammcrew und bis zu 16 Gästen Fahrten in einem Revier, das von Holland bis zur westlichen Ostsee reicht. Dank ihres Plattbodens und ihrer Seitenschwerter ist die Franzius besonders dafür geeignet, im Wattenmeer trocken zu fallen.

Inzwischen liegt die *Franzius* allerdings ganz auf dem Trockenen. Schäden am Rumpf haben zum Erlöschen des Sicherheitszeugnisses geführt. Das hat wiederum zur Folge, dass im Zuge der anstehenden Sanierung auch die neue Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe umgesetzt werden muss. Und wenn man schon mal dabei ist, so hat man sich in dem von Bremer Kaufleuten gegründeten, gemeinnützigen Trägerverein gedacht, kann man auch gleich darüber nachdenken, den zukünftigen Herausforderungen zum Klimaschutz gerecht zu werden und den Dieselmotor durch einen klimafreundlicheren Antrieb zu ersetzen. Da sich die Traditionsschiffer ohnehin für den Umweltschutz engagieren und regelmäßig an Aktionen zur Reinhaltung der Meere wie zum Beispiel dem Einsammeln von Müll in Naturschutzgebieten teilnehmen, passt ein umweltfreundlicher Motor gut in das Konzept.
Vorbild ist die Automobilindustrie, die angesichts ihrer großen Bedeutung im Fokus gesellschaftlicher Erwartungen steht und sowohl von Seiten der Politik als auch vom Markt unter einem großen Innovationsdruck steht. Bisherige Entwicklungen haben dort vor allem bei den Kraftstoffen zu Weiterentwicklungen geführt, so zum Beispiel beim Bio-Diesel oder beim Umbau von Motoren zur Verbrennung von Gas. Aktuell liegen die Hoffnungen vor allem auf elektrischen Antrieben, aber auch der Einsatz von Wasserstoff erscheint aussichtsreich.

Auch in der Luftfahrtindustrie wird die Entwicklung umweltfreundlicherer Antriebe vorangetrieben. Bereits im Jahr 2008 absolvierte ein Flugzeug der britischen Virgin Atlantic Airline einen Demonstrationsflug mit einer Kraftstoffmischung aus herkömmlichem Kerosin und pflanzlichem Bio-Treibstoff. In der Folge wurde diese Mischung bei mehr als 180.000 kommerziellen Verkehrsflügen eingesetzt. Und auch mit wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellen wurden in England und in den USA bereits erfolgreiche Testflüge durchgeführt, wenn auch bisher nur mit Sportflugzeugen wie 2019 in Kalifornien mit einer Piper Matrix (vgl. aerobuzz.de). Aktuell geplant ist, bis 2030 den deutschen Regionalluftverkehr auf Brennstoffzellen umzustellen.





Diesem Wandel kann sich die Schifffahrt nicht entziehen. Immerhin sind auf den Weltmeeren etwa 90.000 Seeschiffe unterwegs. Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen neben den Kauffahrteischiffen vor allem die 5.000 Passagierschiffe und davon wiederum die mehr als 500 Kreuzfahrtschiffe. Am Anfang der umweltschonenden Maßnahmen stand vor etwa 20 Jahren der Einsatz von Schwefelfiltern (Scrubber) und Rußpartikelfiltern auf Frachtschiffen. Bemerkenswert ist auch das 2007 erstmals auf einem Containerschiff der Bremer Reederei Beluga Group eingesetzte Zugdrachensystem der Hamburger SkySails Group. Mittlerweile sind erste Schiffe mit Flüssiggasantrieb auf den Weltmeeren unterwegs. Nachteilig ist dabei allerdings, dass die Verbrennung von Liquefied Natural Gas (LNG) Methan freisetzt. Das setzt dem Klima noch mehr zu als Kohlendioxid (CO_2). Daher zielen weiterführende Entwicklungen auch hier auf Wasserstoff und Methanol. Darüber hinaus werden in stark frequentierten Hafenstädten Landanschlüsse installiert und schwimmende, gasbetriebene Kraftwerke wie zum Beispiel in Hamburg die „Hummel" angeboten. Derzeit plant eine Rostocker Reederei, auf der Aidanova erstmals einen emissionsfreien Wasserstoffantrieb zu testen.

Angesichts dieser Entwicklungen erscheint es realistisch, auch die *Franzius* mit einem alternativen Antrieb auszustatten. Vor allem die Nachricht der Firma Toyota über einen erfolgreichen Test des wasserstoffbasierten Antriebs auf dem Hochsee-Katamaran *Energy Observer* macht Mut. 7.000 Seemeilen hat das futuristisch anmutende Sportschiff damit zurückgelegt, auch auf transatlantischen Überfahrten. Zum Serieneinsatz kommt die modulare REXH2-Einheit inzwischen in der französischen Zwölf-Meter-Yacht *Hynova 40*, die für bis zu 12 Passagiere ausgelegt ist. Während die *Energy Observer* Energie hauptsächlich aus Sonne und Wind nutzt, um elektrische Energie für den Vortrieb zu generieren, ist die *Hynova 40* eine batteriebetriebene Yacht, auf der ein von Toyota geliefertes Brennstoffmodul als wasserstoffbasierter Range Extender dient. Im Straßeneinsatz hat dieses Brennstoffmodul mit einer Netto-Leistung von 82 PS (60 kW) im Toyota Mirai seine Alltagstauglichkeit bereits unter Beweis gestellt. Damit stellt er auch für die *Franzius* eine aussichtsreiche Möglichkeit dar, durch einen alternativen Antrieb einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Aus diesen Vorüberlegungen ist inzwischen ein konkretes Projekt hervorgegangen. Unter der Federführung des Stammcrew-Mitglieds Ingo Ahrens, von dem der Anstoß zum Einsatz eines alternativen Antriebs ausging, und seinen Mannschaftskameraden Bernd Voigt, Uwe von Bremen und Matthieu Stoeckel, hat ein Team der NORDAKADEMIE, einer privaten, staatlich anerkannten Fachhochschule mit Standorten in Elmshorn und Hamburg, im Oktober 2020 die Arbeit aufgenommen, um dafür ein realisierbares Konzept zu entwickeln. Dort begleitet der Bruder, Prof. Dr.-Ing. Volker Ahrens, das Vorhaben, das von sechs Master-Studierenden durchgeführt wird. Davon bringen einige bereits Erfahrungen von anderen Traditionsseglern mit, beispielsweise von der *Gorch Fock* und von der *Alexander von Humboldt*. Andere wie zum Beispiel Ahrens selbst sind dem Sport- und Fahrtensegeln verbunden. Vor allem aber verfügt das Team über wissenschaftliches Know-how zur professionellen Durchführung solcher Projekte und zur Konzeption alternativer Antriebe.

Dabei geht es allerdings nicht nur um den Antrieb selbst. Darüber hinaus gilt es beispielsweise auch zu klären, ob es dafür im Revier der *Franzius* eine geeignete Infrastruktur gibt. Dazu gehören unter anderem Tankstellen, an denen in überbrückbaren Distanzen Treibstoff aufgenommen werden kann. Dank der interdisziplinären Zusammensetzung des Projektteams wird das Konzept auch solche Aspekte einbeziehen. Schließlich muss das Gesamtvorhaben einschließlich der Sanierung des Rumpfs finanziert werden. Dazu ist der Trägerverein auf die Unterstützung von Sponsoren und auf eine staatliche Förderung angewiesen und hofft, dass sich Personen und Institutionen finden, die auf diese Weise einen Beitrag zum Umweltschutz leisten wollen.

Prof. Dr.-Ing. Volker Ahrens
Ingo Ahrens
Bernd Voigt



DER S.T.A.G.-KALENDER 2021 IST DA!

KALENDER „SEGEL SETZEN 2021" - SEHNSUCHT FÜR ZU HAUSE

Liebe Freunde der Traditionssegler,
wir befinden uns in einem Jahr, das so ganz anders ist als all die Jahre zuvor. Umso wichtiger ist es, dass wir uns auch in diesen Zeiten auf gewisse Dinge verlassen können, die uns voller Vorfreude auf die neue Segelsaison blicken lassen. Dabei soll uns allen der neue **S.T.A.G.-Kalender 2021** zur Seite stehen. Da dieses Jahr unsere Schiffe eine lange Zeit stillstanden, haben wir beschlossen, dies auch im Kalender aufzugreifen und ihn in schwarz-weiß zu gestalten. Das Format ist weiterhin A3 (quer).

Der Kalender kann wie immer für **15 €** zzgl. Versandkosten über das S.T.A.G.-Büro (**stag@sta-g.de**) bezogen werden. Beschenkt euch selber oder schickt den Kalender an eure Freunde und Familie – in jedem Fall tut ihr damit etwas Gutes, denn ihr unterstützt damit die S.T.A.G., respektive die Schiffe, die uns allen so am Herzen liegen und in diesen Zeiten mehr denn je unsere Hilfe brauchen.

Ein herzliches Danke an alle Mitwirkenden und die tollen Einsendungen, die wir bekommen haben!

Euer Kalenderteam Ramona Rehfeld und Milena Müller



„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 – coronabedingt in 2021 verschoben. 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 eurem Preisgeld nochmal raus auf See müsst.

Die S.T.A.G. stiftet insgesamt über 10.000 € 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 2021 noch segeln
- Einsendungszeitraum 01.02.2021 bis 30.09.2021 an foerderung@sta-g.de

PREISE

- 1. Platz: 3. 200 €
- 2. Platz: 2. 350 €
- 3. Platz: 1. 500 €

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 Betreffenden damit einverstanden sein, dass das Video veröffentlicht wird.

Jan-Marco Reiners
Regionalbeauftragter der S.T.A.G.





DIE S.T.A.G. IN EINEM VERRÜCKTEN JAHR MIT COVID-19

Wer uns vor einem Jahr erzählt hätte, was uns mit der Corona-Pandemie erwartet, wäre vermutlich in die Irrenanstalt überwiesen worden! Aber es ist geschehen, und wer will sagen, wann der Zauber vorüber ist!

Nach einem noch einigermaßen „normalen" Jahresbeginn mit einer gut besuchten und harmonischen Hauptversammlung mussten wir schon bald die ersten Einschränkungen hinnehmen und umsetzen: Die gerade angelaufenen **„Medical care"-Kurse** im Marikom in Elsfleth wurden gestoppt. Mittlerweile konnten sie wieder aufgenommen werden und Anmeldungen sind über das Büro möglich. Vermutlich werden wir auch bald an der Ostsee im AZ in Rostock weitere Kurse anbieten können. Im AZ in Rostock sollten auch schon die ersten **„basic safety light"-Kurse** für Stammcrew der Traditionsschiffe gestartet werden. Dies ist jetzt für das Frühjahr vorgesehen.

Der jährliche **Traditionsschiffer-Ausbildungstörn** konnte auf keinem Schiff unter Einhaltung der Abstands- und Hygieneregeln durchgeführt werden. Für 2021 ist im Mai ein Termin auf dem *Besanewer Friedrich* reserviert worden und die Planungen laufen unter weiterer Beobachtung der Pandemie-Entwicklung.

Die **Seemannschaftsseminare** von Ilka Erichsen konnten nach der üblichen Sommerpause im Herbst wieder aufgenommen werden, sind wie immer gut gebucht, und auch auf der *Großherzogin Elisabeth* findet wieder ein Seminar statt.

Da auch fast alle Mitgliedsvereine in schwierigstes Fahrwasser geraten sind, hat die S.T.A.G sich der Aufgabe gestellt und neben der größten jemals ausgezahlten nautisch-technischen Förderung ein besonderes „Corona-Hilfsprogramm" aufgelegt: Auf Antrag bekommen die Betreibervereine eine Förderung von bis zu € 7.500,00 für ausgefallene Trainee-Gebühren für Ausbildungsreisen. Alle eingegangenen Anträge wurden positiv beschieden und schon ausgezahlt!

Unbedingt hinweisen möchten wir Euch auch auf Neuerscheinungen in diesem Jahr:

Die von Jochen Garrn verfassten Lehrbücher **„Handbuch für Decksleute auf Traditionsseglern"** und **„Handbuch für Bootsleute auf Traditionsseglern"** sind von Jörg Schinzer und Ludwig Richter "on demand" neu aufgelegt worden.

Das Ausbildungskonzept der S.T.A.G. steht nun allen Betreibervereinen zur Verfügung und dient dazu, den Austausch von Crew zwischen den einzelnen Schiffen durch einheitliche Grund-Standards zu vereinfachen und zu fördern.

Das **„kleine blaue Buch"** als Qualifikationsnachweis für die Crewmitglieder dient hierzu als Dokument und und wird in diesem Jahr ausgegeben.

Der Kalender 2021 mit wunderschönen Fotos von unseren Mitgliedsschiffen ist, wie schon seit vielen Jahren, ein besonderes Highlight!

Dies alles, und noch viel mehr, ist über das S.T.A.G.-Büro zu beziehen!

Joachim „Joey" Fricke
Vertreter der Tall Ships



SEGELN – EIN SPASS FÜR JUNG UND ALT

Ich heiße Fiona und bin inzwischen neun Jahre alt. Meine Uroma ist in der *ASTARTE*-Crew und ich bin dort das jüngste Mitglied. Im letzten Jahr habe ich mit Michael die Schiffsglocke geputzt und seitdem immer öfter mitgeholfen, unsere *ASTARTE* zu pflegen.
Ich bin einige Tagestörns auf der Weser mitgefahren und seit ich 2019 von Brunsbüttel (das ist auf der anderen Elbeseite) bis Rendsburg auf dem Nord-Ostsee-Kanal dabei sein durfte, warte ich sehnsüchtig darauf, 15 Jahre alt zu werden, damit ich endlich mal einen längeren Törn mitfahren kann.
Am liebsten möchte ich nach Helgoland! Es heißt, da, wo Elbe, Weser und Nordsee sich treffen, ist es schön kabbelig auf dem Wasser und die *ASTARTE* tanzt dann auf den Wellen.
Inzwischen lerne ich etwas über die Segel und übe Seemannsknoten. Ich möchte richtig segeln lernen und viel über das Schiff wissen und freue mich schon, wenn ich endlich mal mehrere Tage und Nächte mitsegeln kann.

Ahoi von Fiona Kirchner, September 2020







Wie man sieht, ist euer Alter fast egal. Die Hauptsache ist, dass ihr mitmachen wollt. Ihr werdet die Crew und den Finkenwerder Kutter HF 244 ASTARTE kennenlernen und unterstützen und interessante Segeltörns gestalten und erleben. Wir geben gerne unsere Erfahrungen weiter und bilden euch im Umgang mit Holzschiffen und den dazu gehörenden Segeln aus.

Eugen von Abel
Schiffergilde Bremerhaven e. V.
Telefon: 0170 838 5673 · info@schiffergilde.de · www.schiffergilde.de

DREI MAL MOIN VOM JUGENDTEAM

Ein aufregendes Jahr ist zu Ende gegangen! Ein Jahr mit Höhen und Tiefen. Ein Jahr voller Unsicherheiten, aber auch vieler wunderschöner Momente.
Wie viele andere mussten auch wir aufgrund der Corona-Pandemie unsere Aktivitäten zum Teil zurückschrauben. So waren wir zum Beispiel gezwungen unseren geplanten Frühjahrstörn auf der *AMPHITRITE* kurzfristig absagen.
Umso glücklicher waren wir letztlich darüber, dass der jährliche **Cruise in Company-S.T.A.G.-Törn** auf dem Haikutter *ALEXA* und der *ASTARTE* dank guter Zusammenarbeit mit den Schiffen und einem durchdachten Hygienekonzept schlussendlich fast wie geplant stattfinden konnte. So verbrachten wir am letzten Septemberwochenende mit 12 Trainees (davon immerhin sieben ohne jegliche Vorerfahrung im Segeln) einige ereignisreiche Tage in der dänischen Südsee. Alles stand dabei unter dem Motto „Ich mache gern die Decksarbeit". Wir danken beiden Crews von Herzen für das nette Wochenende und den gelungenen Törn! Wenn Ihr mehr über das Wochenende erfahren wollt, dann werft doch einmal einen Blick auf den Törnbericht unserer Mitseglerin Jette!
Für das Jahr 2021 haben wir schon wieder bereits einige Events in Planung. So stechen wir zu **Pfingsten** zum ersten Mal mit unserem Mitgliedsschiff *ESPRIT* in See **(21.-24. Mai 2021)**, und freuen uns im **Herbst** auf unseren bislang größten Jugendtörn auf der *Seute Deern* **(2.-5. Okt. 2021)**.

Falls ihr Fragen oder Anregungen für bestehende oder auch neue Projekten habt freuen wir uns sehr über Rückmeldungen an **Jugendteam@sta-g.de**!
AHOI!!!!

Euer Jugendteam
Milena, Georg und Lydia









JUGENDTÖRN AUF DER ASTARTE 24.-27.09.20

In einem Jahr wie 2020 – mit Hygienekonzepten und ständig neuen Bedingungen – braucht jede Veranstaltung genaue Kalkulation. Dass die S.T.A.G. und das Jugendteam trotzdem alles in Bewegung gesetzt haben, um den Jugendtörn Ende September 2020 als Cruise in Company auf der *ASTARTE* & *ALEXA* durchzuführen und mir damit meine ersten Erfahrungen als Teil einer Crew auf dem Traditionssegler *ASTARTE* ermöglichten, war trotz des Schmuddelweddas ein Highlight im Corona Herbst!

Nach einer unkomplizierten Anreise mit Bus und Bahn waren wir am Donnerstagnachmittag alle rechtzeitig in Laboe, um noch Kekse und Kaffee abzustauben und unsere Gesichter in die schwindende Herbstsonne zu halten. Unser Stamm, bestehend aus den großartigen Seemännern Eugen, Horst und Michael, hießen uns herzlich willkommen. Nachdem die Sonne und der Rest des Hafens zu Bett gegangen waren, trafen wir uns mit der Crew der *Alexa* noch am Hafenbecken für Kennlernspiele – ohne Anfassen – bevor auch wir nach einer letzten langen Wanderung zum Waschhaus müde in unsere Kojen fielen.

Am nächsten Morgen trafen wir uns alle im Zwiebellook an Deck, um zügig Richtung dänische Inseln aufzubrechen. Zwar hatten wir am Vortag einen Tampenplan mit ausführlicher Beschriftung erhalten, aber die Übersetzung dieser Informationen auf eine schier endlose Menge an Tampen stellte dann doch eine Herausforderung für einige Landratten wie mich dar. Mein Glück waren also die vielen geduldigen MitseglerInnen, welche sich die Zeit nahmen, mir beim Ziehen und Lose geben während des Segelsetzens zu helfen. Kaum ein paar Stunden auf See, verabschiedete sich mein Frühstück leider auf schnellstem Weg in die Wellen der Ostsee und nach einem kleinen Mittagsschlaf achtern konnte ich die Stimmung erst so richtig genießen. Jeder durfte mal steuern und schnell kamen wir in Marstal (Ærø) an, wo wir direkt nach einem kleinen Ankunfts-Getränk freundlicherweise von einem wandernden Irish-Folk Sänger zu seiner Show in den IrishPub eingeladen wurden. Nach einem fantastischen Pilzrisotto zogen wir also nochmal los für zwei grandiose Stunden Livemusik zwischen Plexiglasscheiben.

Den Samstag begrüßten wir mit einem groß angesetzten Frühstück, inklusive Rührei und anderen Köstlichkeiten, bevor es für die gestärkte Mannschaft ins Søfartsmuseum der Insel ging. Von Beginn des 17. Jahrhunderts bis heute ist dort die Entwicklung der dänischen Seefahrtsgeschichte dokumentiert und in Form von unzähligen Modellen, nachgestellten Szenerien, Gemälden und Zeitzeugendokus wieder zum Leben erweckt. Erst am frühen Nachmittag sind alle wieder an Deck, um Hand anzulegen und die zwei Schiffe Richtung Bagenkop zu steuern.

Wir lernen Knoten und reparieren Tampen, während sich die dunklen Wolken am Himmel zusammenziehen. Kurz bevor die ersten Tropfen fallen, legt die *ASTARTE* im ruhigen Hafenbecken an, während die Crew der *ALEXA* noch tollkühn unter Segeln dem Wetter trotzt. Nicht viel später geht es für einige Abenteurer beider Crews bei circa 13 Grad Wassertemperatur noch einmal schnell in die Ostsee zum Abbaden. Die Stimmung an Bord ist gesellig und während im Warmen Kartenspiele gewonnen und Curry gekocht werden, nieselt es leise an Deck.







Früh übt sich und so brechen wir vor Sonnenaufgang am Sonntagmorgen auf, um rechtzeitig wieder in Laboe anzukommen. Nach einem mutigen Wendemanöver im Hafen, das alle an Bord in Atem gehalten hat, sind alle erstmal hellwach. Danach heißt es: Kurs auf das rote Licht am Horizont, das Kiel sein soll. Im Schatten des Schandkegels, denn ganz ohne Motor schaffen wir den Zeitplan nicht, geht es so zurück in Richtung deutsche Küste. In voller Regenausrüstung stellen wir uns dem Dauerregen, welcher unsere Heimreise begleitet und schwelgen schon jetzt in Erinnerung an Erlebtes und Gelerntes.

Zurück in Laboe werden Taschen gepackt, Kojen gewischt und Reste verputzt, bevor sich alle verabschieden um die Geschichten der letzten Tage in die Welt zu tragen. Ein großes Lob für die Organisation und Umsetzung und bis zum nächsten Mal auf See!

Trainee Jette Rappen







BERICHT AUS DEM STI YOUTH COUNCIL 2020

Auch für das Youth Council von Sail Training International (STI YC) brachte das Jahr 2020 in vielerlei Hinsicht neue Erfahrungen mit sich. Das Youth Council – für diejenigen, die noch nicht von uns gehört haben – ist übrigens ein Team innerhalb der STI, das sich aus Jugendvertretern aus aller Welt zusammensetzt und ähnlich wie das Jugendteam bei der S.T.A.G. innerhalb der STI die Interessen der Segeljugend vertritt. Darüber hinaus werden auch vom YC ständig Projekte vorangetrieben, die das Ziel haben, Sail Training weiter in der Welt zu verbreiten, mehr junge Leute für unsere Leidenschaft zu begeistern und für einen internationalen Austausch der Segeljugenden zu sorgen.

Nach dem großen Erfolg der ersten Knowledge Exchange (KE)-Konferenz im Frühjahr 2019 in Stettin, Polen, steckten wir bis Februar tief in den Vorbereitungen für das für Ende März 2020 geplante Folgeevent in Hamburg. Beim KE handelt es sich um ein vom Youth Council neu gegründetes Format für jugendliche Trainees im Alter bis 27 Jahren aus aller Welt. Nach dem Vorbild der traditionellen jährlichen STI-Konferenzen soll dabei im Rahmen eines reichhaltigen zweitägigen Programms, bestehend aus Workshops und anderer Aktivitäten, ein Wissensaustausch der internationalen Segeljugenden zustande kommen, bei dem nicht zuletzt auch neue Kontakte geschmiedet und ein stärkeres Bewusstsein für die Bedeutung und Reichweite des Sail Trainings geschaffen werden sollen. Leider sahen auch wir uns letzten Endes gezwungen, das Event mit weniger als vier Wochen auf der Uhr aufgrund der jungen Entwicklung der Corona-Pandemie abzusagen. Im Augenblick sind die Ungewissheiten noch zu groß, um ein neues Datum ins Auge zu fassen. Wir hoffen jedoch im Sommer 2021 auf eine zweite Chance!

Während uns bei allen Projekten, die Reisen oder persönlichen Kontakt erfordern würden, die Hände gebunden sind, versuchen wir also uns derweil mit Themen zu befassen, die sich auch von daheim erledigen lassen. So werden zum Beispiel zurzeit neue Infobroschüren verfasst und Filme geskriptet. Außerdem versuchen wir unsere Reichweite in den sozialen Medien durch mehr Präsenz auf Instagram und Co zu erweitern, damit die oder der eine oder andere schon jetzt von seinen nächsten Abenteuern auf See nach dem Ende der Pandemie träumen kann!

Wie immer gilt, dass wir uns natürlich sehr über Interesse an unseren bestehenden Projekten, aber auch über Anregungen für zukünftige sehr freuen! Schreibt mir dafür einfach eine Mail an georg.fimpel@sta-g.de oder setzt euch auf einem anderen Weg mit mir in Verbindung.
Bis dahin!

Euer Georg
STI Youth Council Representative

RÜCKBLICK AUF EIN TURBULENTES JAHR DER „ROALD AMUNDSEN"

Rückreise aus der Karibik mit der High Seas High School an Bord, wie eine Pandemie an Land auch uns auf See einholte – und wie nun die größte Werftzeit in 27 Jahren Brigg ROALD AMUNDSEN trotz aller Herausforderungen gemeistert wird.

März 2020: „Wir liefen aus Havanna aus, zu diesem Zeitpunkt machten wir uns noch gar keine Gedanken über Covid-19, uns waren lediglich einige Fälle in Deutschland bekannt. Als wir dann auf den Bermudas ankamen, dachten wir zuerst, die Geschichten von Land seien frei erfunden. Wie konnte innerhalb von zwei Wochen so viel passieren? Schulen sollten geschlossen werden, Flugzeuge flogen nicht mehr, Toilettenpapier war ausverkauft und die Krankenhäuser hatten zu wenig Desinfektionsmittel? Aber: Es war die Wahrheit ... am Tag nach unserem Einlaufen wurde der Hafen für ankommende Schiffe gesperrt."

Die Hafenwache wird besonders wichtig, der Crew-Wechsel wurde bereits zum Hürdenlauf durch neue Anordnungen, Reisebeschränkungen und sich ständig ändernde Regelungen. Schließlich geht es mit prall gefüllten Proviantlasten los, mit Kurs in die wortwörtliche Ungewissheit.

„Wir wollten im Mai in Europa unsere Familien wieder in die Arme schließen – was würde uns bis dahin alles erwarten?" – *Tamara Schaefer, Schülerin des HSHS-Projektes*



April 2020: Nach der ersten Etappe der Atlantiküberquerung kann die *ROALD AMUNDSEN* auf den Azoren einen Zwischenstopp anlaufen. Das Schiff mit 48 Mann Besatzung wird verproviantiert: Alleine diese Selbstverständlichkeit entwickelt sich zur organisatorischen und administrativen Herausforderung. An Crew-Wechsel ist nicht mehr zu denken, doch dies wird von der Crew gelassen aufgenommen. Dabei hilft als Stimmungsaufheller, dass aus Versehen eine Kiste Speise-Eis in die Proviantlieferung gerät – welches angesichts des Gedränges im Tiefkühl–Schapp dann auch kurzerhand zur Hauptmahlzeit umbenannt wird, während jedes bisschen Stauraum ausgenutzt wird. Hafenpapiere werden mittels Bootshaken übergeben, um so direkten Kontakt zu vermeiden. Zwei Tage später geht es dann Anker auf – ohne sicheres Etappenziel, sogar der Zielhafen Kiel ist nicht mehr gewiss...

Mai 2020: Nach der längsten Etappe in der Geschichte der *ROALD AMUNDSEN*, nach 42 Tagen auf See, endet die Reise für 30 Schüler und Schülerinnen aus ganz Deutschland, das vierköpfige Lehrerteam und die 14 Stammbesatzungsmitglieder in Kiel. Das Schiff verholt in eine Werft und mit einer minimalen Besatzung von Seeleuten beginnt die Liegezeit - auch hier sind nun alle im Frühjahr festgezurrten Planungen von den Ereignissen an Land in Frage gestellt. Die Turbulenzen an Land haben weltweit Schiffe aufgestoppt. Die *ROALD AMUNDSEN* macht nun „Sommerpause" an der Pier. Das Beste daraus machen - so entwickelt das Team an Land den Plan zur größten Werftzeit in den 27 Jahren seit Indienststellung der Brigg.

Mai/Juni 2020: Diese Monate werden unter strengsten Hygienemaßnahmen und mit absoluter Minimalst-Besatzung verbracht. Während Flugzeuge nicht mehr fliegen und nahezu alle Veranstaltungen abgesagt sind, läuft der Schiffserhalt an – dank der Gewerke, die weiter arbeiten und mit der Unterstützung der engagierten ehrenamtlichen Seeleute, die bereit sind, in diesem von der Welt abgelegenen Mikrokosmos das Schiff weiterhin zu besetzen. Durchgangs-Schotts und Bulleyes werden getauscht, ein neues Radar geriggt und das gesamte Innenschiff komplett gemalt. Während dieser Zeit fühlt es sich an Bord seltsam an, schließlich ist es im ganzen Schiff abseits der Arbeit total still. Mitte Juni verholt die Brigg ROALD AMUNDSEN nach Emden, um den Termin im Dock wahrnehmen zu können - der ursprünglich für Anfang Mai geplant war. Nach dem „Leinen fest!" in Emden überholt die ablösende Crew Ankerwinde und Gangspill komplett und erreicht Baufreiheit für die Wartung der Anblasluftflaschen, indem sie gefühlte unendlich viele Rohrleitungen im Maschinenraum abriggt, bevor es ins Dock gehen soll.



Juli 2020: Endlich gehts ins Schwimmdock! Als Sahnehäubchen traditioneller Seemannschaft wird die Brigg nur mit Leinen ins Dock verholt – ein selten gewordenes Manöver, wie es vor 60 bis 260 Jahren doch noch alltäglich war, was nicht zuletzt auch dank der Erlaubnis der Werft möglich wird. Im Dock folgen dann turnusmäßige Arbeiten: Das komplette Unterwasserschiff wird abgeschliffen und neu gepönt. Auch wenn die Werkzeuge nicht mehr ganz so traditionell aussehen: Hier bringt die moderne Beschichtungstechnik ein Wunder an Zeitersparnis.

August/September 2020: Nach dem Dockaufenthalt geht es wieder an die Pier - das Schiff wird für insgesamt sieben Reisen vorbereitet, die unter entsprechenden Gesundheitsschutz-Maßnahmen stattfinden. Schön, dass wir diesen Sommer, nachdem sämtliche ursprünglichen Pläne gecancelt wurden, die Segel unserer Brigg doch noch einmal auspacken dürfen. Ein Lichtblick für Stammcrew und Trainees in einem – im übertragenen Sinne – doch eher wolkenverhangenen Jahr.

Oktober bis heute: Anschließend – wieder in Emden: Startschuss zum Hauptteil unserer großen Werftzeit. In kürzester Zeit werden sämtliche Rahen abgeriggt, sowie stehendes und laufendes Gut eingeholt, um die Masten zu überprüfen. Rahen, laufendes und stehendes Gut werden an Land überholt, zugleich läuft parallel auch die Aus– und Weiterbildung weiter. Das alles dieses Mal jedoch in kleinerer Besatzung und ganz anderen Formaten als die Windjammerpflege bisher.

Rückblick: Obwohl zu manchen Zeitpunkten nur zwei Seeleute an Bord waren, konnten wir auch dieses herausfordernde Jahr erfolgreich meistern und stehen nun, kurz vor Ende des Jahres, vor dem Aufriggen – so denn alles wie geplant bearbeitet werden kann... Ein weiterer Grundstein, damit die Brigg ROALD AMUNDSEN viele Jahre in Fahrt bleibt. An dieser Stelle möchten wir der gesamten Stammcrew sowie allen Freunden und Unterstützern der ROALD AMUNDSEN großen Dank aussprechen für das, was geleistet wurde, um das Schiff zunächst im März nach Deutschland zu bringen und anschließend trotz aller Widrigkeiten zu pflegen und zu warten. Diese Arbeit hat wirklich Anerkennung verdient.

Ausblick: Im Frühjahr 2021 wollen wir hoffentlich wieder sagen können: „Leinen los!" – nach anderthalb Jahren Abwesenheit wieder in unseren Heimathafen Eckernförde zurückkehren und wieder Menschen für das begeistern, was unsere Brigg ausmacht: Sail Training.
Wir wollen jedem zeigen, wie es ist, Seemannschaft auf einem traditionellen Großsegler zu erleben und hoffen, dass uns davon im neuen Jahr nichts mehr abhält.

Bis bald an Bord der *ROALD AMUNDSEN*!
Neugierig? Mitsegeln? Bitte hier entlang: www.SAILTRAINING.de
Erklimme mit unserer Stammcrew gemeinsam die Toppen einer der letzten Briggs und erlebe, was wir auf unsere Fahnen geschrieben haben: LebenLernen auf Segelschiffen.

Ole Feldtmann
erstmalig als Teen auf der ROALD AMUNDSEN über den Atlantik gesegelt, jetzt (als Twen) beruflich auf See und in seiner Freizeit Stammcrew der stolzen Brigg.
Bilder: © LLaS e.V, | Tamara Schaefer & co, Verena Franzen, Andreas Beyer & Ole Feldtmann



PLATTBODENSCHIFF „FRANZIUS" – RUMPFSCHADEN & SCHÖNE ERINNERUNGEN AN 2019

2019 hatte die Saison für die *Franzius* gut begonnen: Den Auftakt im Frühjahr bildete unsere Beteiligung an den Schweinswaltagen in Wilhelmshaven im Rahmen unserer Kooperation mit dem Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer. Auch die darauffolgende Sommersaison verlief sehr erfolgreich. Allerdings hatten wir den Sommer über immer wieder Wasser in der Bilge. Als ich zufällig einen mir bekannten Gutachter traf und ihn fragte, wie er formverleimte Rümpfe prüfen würde, erklärte er mir die Vorgehensweise. Es würden an diversen Stellen Löcher in den Rumpf bis in die innerste Holzlage gebohrt. Daran könne man sehen, ob es Ablösungen zwischen den verleimten Schichten gibt oder gar Fäulnis, die insbesondere in den inneren Plankengängen stattfindet. Letztere könne man in den Probebohrungen erkennen und auch riechen. Ursächlich für Fäulnis wären meist Rissbildungen in der äußeren Beplankung und die Beschädigung der Epoxy-Verleimung zum nächsten inneren Plankengang. Dadurch würde Wasser in die innere, diagonal verlaufende Beplankung dringen und sich dort mittels Kapillarwirkung im Holz weiter ausbreiten. Da die innere Beplankung zwischen den verleimten Schichten nicht trocken könne, würde es dort nach einiger Zeit zu Fäulnis kommen. Dies könne einige Jahre unbemerkt bleiben, da die äußere und innere Beplankung über längere Zeit gesund aussehen würde.

Diese Erkenntnis war für uns der Anlass, unser schönes Plattbodenschiff im letzten Dezember dann zu slippen, um im Kimmbereich auf einer Seite die äußere und die zweite Lage der Beplankung zu öffnen. Tatsächlich waren in der zweiten Lage auf einem längeren Abschnitt rotte Stellen zu finden! Und wir entdeckten Stellen, an denen die Verleimung der Plankengänge gar nicht gehalten hatte! Nach einigen weiteren Bohrungen im Bereich des Bodens und des Unterwasserschiffs wurden weitere Stellen gefunden (butenunbinnen berichtete dazu am 15.01.20). Das war eine sehr bittere Erkenntnis: Ein solches Ausmaß des Schadens hatten wir nicht erwartet...

Daraufhin stoppten wir die Arbeiten der Werft. Der Rumpf wurde provisorisch wieder verschlossen, um Franzius an eine Pier zu bringen, um sie von dort aus per Kran auf einen Landliegeplatz zu hieven. Die Corona-Epidemie hatte inzwischen begonnen, so dass nur eine kleine Gruppe der Stammcrew nach und nach die Kranaktion vorbereiten konnte: Das Rigg musste abgebaut und die Masten gezogen werden. Unbemerkt aufgrund der großen Naturkatastrophe kämpften wir nun ums Überleben der *Franzius*. Unsere Rücklagen – glücklicherweise hatte uns das zurückliegende Jahr gute Umsätze beschert – mussten wir nun gut einteilen, denn aufgrund der globalen Lage und dem immensen Unterstützungsbedarf aller gemeinnützigen Einrichtungen konnten wir kaum auf Spenden und Förderung hoffen. Doch die Vereins- und Stammcrewmitglieder und viele Freund*innen der Franzius – auch aus dem Kreis der S.T.A.G. – haben spontan großzügig gespendet. Am 30. April wurde *Franzius* vom Schwimmkran *Athlet* auf einem Gelände neben der Werft Maleika im Bremer Hohentorshafen an Land gesetzt (s. u.a. Weserkurier 02.05.20).

FRANZIUS WIRD AN LAND GEHIEVT

Bis heute können wir die laufenden Kosten und regulären Reparaturen aus unseren Rücklagen und Spenden bestreiten und unser Bestreben ist, für den Erhalt der Franzius als Teil des maritimen Erbes Bremens öffentliche Gelder einzuwerben. An den regulären Arbeiten beteiligen sich die Mitglieder des Vereins nach Kräften.



DER KONSTRUKTIONSFEHLER BEIM BAU DER FRANZIUS

Doch wie lässt sich erklären, dass so ein junges Schiff bereits so einen schweren Schaden erleidet? Unsere *Franzius* wurde bei der Bremer Bootsbau Vegesack (BBV) als Nachbau eines regionaltypischen Plattbodenschiffs aus der Unterweserregion gebaut und am 14. Mai 2000 getauft.



EIN WESERKAHN GEGENÜBER DER SCHLACHTE IN BREMEN - FOTOGRAPHIE CA. 1908 QUELLE STAATSARCHIV BREMEN

Der Nachbau sollte für Sail Training und Bildungsfahrten insbesondere im Bereich der Wesermündung und den angrenzenden Watten zum Einsatz kommen. Der Bau wurde aus Mitteln der Europäischen Union und der Stadt Bremen finanziert. In mehreren Maßnahmen zur Weiterqualifizierung arbeitsloser Menschen wurden u.a. 40 Umschüler zu Bootsbauern ausgebildet. Der Bau des Rumpfes wurde unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas durchgeführt. Ich selber habe damals einige Zeit bei der BBV gearbeitet. Damals, als vor 25 Jahren mit dem formverleimten Nachbau begonnen wurde, war die Technik der Epoxy-Verleimung noch „Neuland". Die Bootsbauer sagten mir damals bezüglich der Festigkeit des Rumpfes, es würde eher das Holz brechen als die Epoxy-Verleimung. Das war leider nicht der Fall, wie sich nun herausstellte.

TAUFE FRANZIUS

Bevor es soweit war, mussten wir zunächst recherchieren, wie dieser Schiffstyp Weserkahn aussah. In Museen findet man Modelle, die meistens nicht maßstabsgerecht sind. Hilfreich waren Fotografien aus der Anfangszeit des 20. Jahrhunderts, die wir im Bremer Staatsarchiv fanden. Entsprechend dieser Quellen entstanden die Pläne für den Nachbau unserer *Franzius*. Unser Schiff ist somit ein einzigartiges Symbol des maritimen Erbes Bremens.



BBV - DIE ZWEITE LAGE WIRD DIAGONAL VERLEIMT (BILD 4)

Es gehört zum Alltag unserer Fahrten, dass wir uns mit unserem Plattbodenschiff *Franzius* bei Niedrigwasser an geeigneten Stellen trockenfall lassen, so wie es früher üblich war. Dafür war der Rumpf des Nachbaus auch extra stabil konstruiert worden. Aber warum hatte der Leim Risse bekommen? Ein Bootsbaumeister erklärte mir vor kurzem, dass der damals von der BBV-Werft benutzte Leim für diese Beanspruchung nicht geeignet gewesen sei. Heute würde man diesen Leim nicht mehr für formverleimte Rümpfe nutzen, da er nicht die gleiche Flexibilität wie die des verleimten Holzes hätte. Gerade im Bereich des platten Bodens kommt es beim Trockenfallen zu Spannungen, die sowohl das Holz als auch gleichzeitig die Verleimung mitmachen müssen. Diese Erkenntnis muss zur Beurteilung des nun entdeckten Schadens berücksichtigt werden.



WIE WEITER?

Die Reparaturkosten übersteigen die Mittel unseres Vereins – zumal wir in diesem Jahr keine Einnahmen hatten. Und auch ein Schiff an Land verursacht Kosten. Die Betriebskosten haben wir soweit gesenkt, dass wir sie – dank Rücklagen und Spenden - bis zu Beginn der Saison 2022 tragen können. Wir möchten allen bisherigen Spendern und auch der S.T.A.G. für ihre bisherige Unterstützung ganz herzlich danken!

...BALD IST FRANZIUS WINTERFEST

Unser Schiff befindet sich also noch eine Weile in „schwerer See". Daher liegen wir erst einmal weiterhin „beigedreht" an Land: Die Stammcrew hat inzwischen unsere *Franzius* nun winterfest abgeplant. Wir arbeiten weiterhin am Schiff und sind zuversichtlich, dass es uns in den vor uns liegenden Monaten gelingt, öffentliche Mittel zu akquirieren. Die Corona-Pandemie hat uns das nicht leichter gemacht, aber wir lassen nichts unversucht und erfreuen uns einem großen Interesse und Unterstützung.



DER TRAUM: VIELE SCHÖNE WEITERE EXPEDITIONEN INS WATTENMEER MIT EINER WIEDERHERGESTELLTEN FRANZIUS!

Jetzt in der Zeit der „schweren See" denken wir an die letzte Saison 2019 mit vielen schönen und außergewöhnlichen Törns. Nach dem Auftakt der Schweinswahltage waren die Höhepunkte dabei unsere Teilnahme an der Wattensail – dem alljährlichen Treffen der großen und kleinen Plattbodenschiffe an der Nordseeküste im schönen Carolinensiel, das Abendbrot im Neuwerker Watt, aber auch ein Eltern-Kind-Törn und unsere wissenschaftlichen Wattenmeer-Expeditionen.
Schweinswal-Beobachtung im Jadebusen in Kooperation mit dem Wattenmeer Besucherzentrum Wilhelmshaven.



SCHWEINSWALE IM JADEBUSEN

...da... ein Schweinswal!
Ein Eltern-Kind-Törn ins Watt, der schon Crewmitglieder im Kinderalter fürs Segeln und Sail Training begeistert.



NACHWUCHSFÖRDERUNG

Eine besondere Wattentour mit Traineewechsel im Watt in Kooperation mit dem Wattenmeer Besucherzentrum Cuxhaven



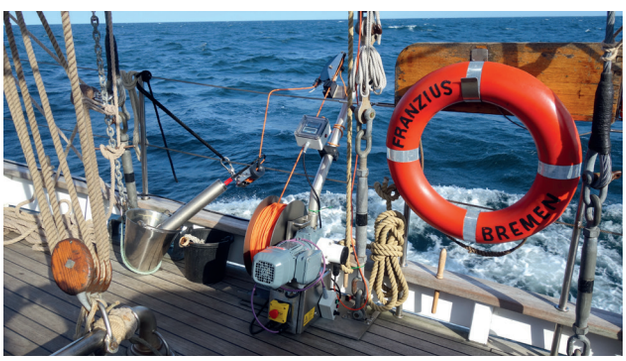
BESUCH IM NEUWERKER WATT

Oder zwei Expeditionstörns im Watt mit den Kooperationspartnern Hochschule Emden-Leer und der Bremer Volkshochschule.





BILDUNG IM WATT – EXPEDITION WATT



FORSCHUNGSAUSRÜSTUNG AN BORD – EXPEDITION WATT



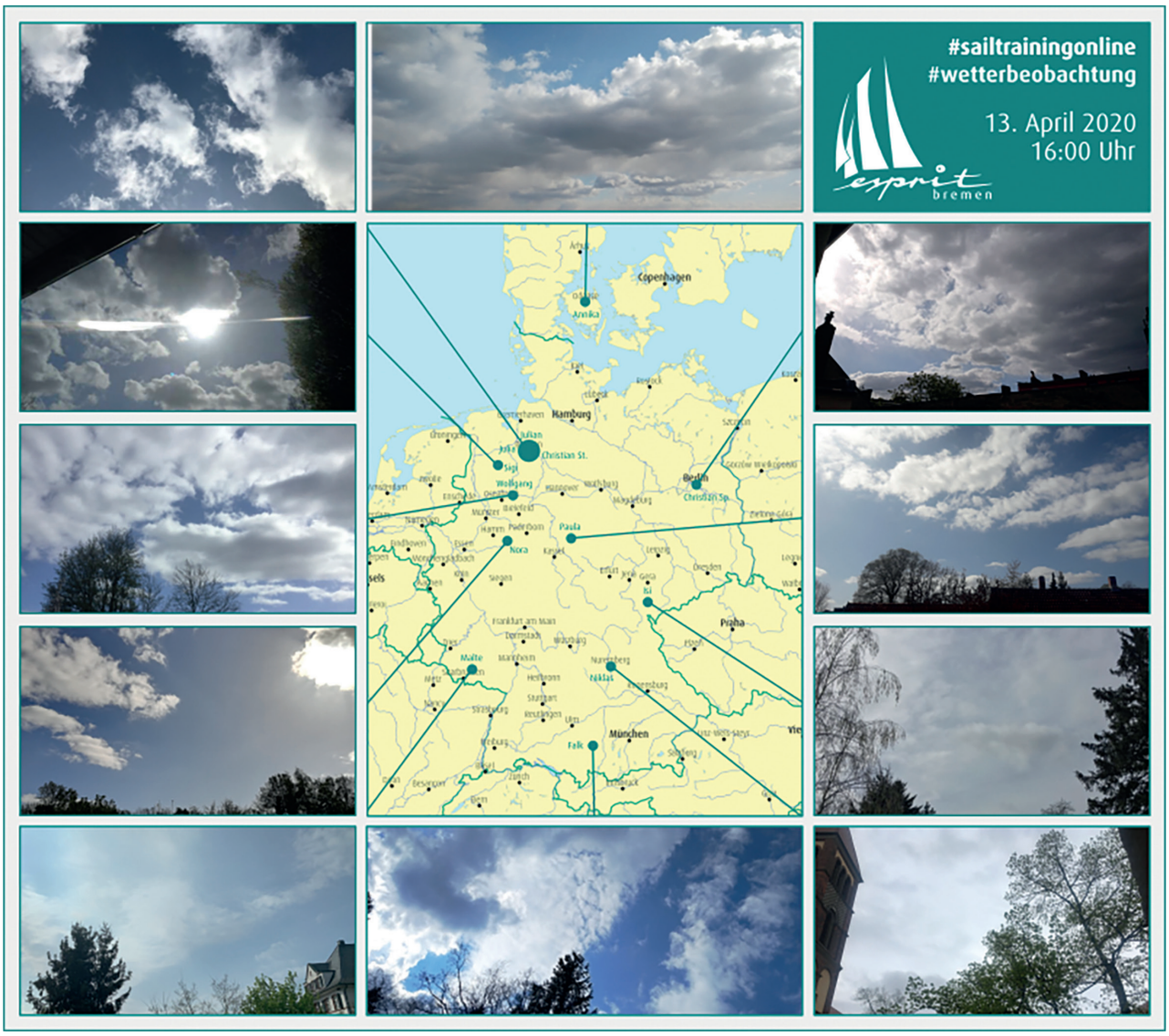
BILDUNG UNTER DECK – EXPEDITION WATT



WATTENSAIL – OPEN SHIP 2019

Die „Wattensail" in Carolinensiel war in den letzten zwei Sommern einer unserer Höhepunkte im Törnplan. Wie alle anderen Sail Training- und Traditionsschiffe (und vielleicht noch mehr als alle anderen...) freuen wir uns nach wie vor über jede Spende, die es uns leichter macht, Kurs zu halten. Der einfachste Weg führt dabei über unser Projektseite auf betterplace **https://www.betterplace.org/de/projects/80012** – wir danken im Voraus für eure Solidarität mit unserer *Franzius*!

Thomas Hinzen
Erster Vorsitzender Bremer Weserkahn Franzius e.V.



ESPRIT-ONLINE-TÖRN

hier für euch, der Erfahrungsbericht zum diesjährigen und insgesamt allerersten Esprit Online-Ostertörn! Also hisst die Rettungswesten und zieht eure Genua über für die nächsten Leseminuten unterhaltsamer Informationen – es lohnt sich!

Die Saison 2020 hat unsere schöne Schoneryacht Esprit auf dem Trockenen in der Werft verbracht. Anstelle ausgiebiger Segeltörns wurde an Bord gewerkelt, repariert und lackiert. Das gehört zum Sail Training natürlich auch dazu, aber vorgestellt haben wir uns das alle sicher anders. Deshalb lest ihr dieses Jahr die Geschichte von wunderbaren Vereinsmitgliedern des JugendKutterWerk Bremen e. V. (JKW), die allen Widrigkeiten zum Trotz Segeln in Corona-Zeiten ermöglichen.

Zu Ostern im April 2020 war es gerade sehr im Trend, sich seinen Liebsten und den anderen Leuten ausschließlich mittels online Videotelefonie zu zeigen. Für alle durchschnittlich Intelligenten, die nachts im Hafen den Motor aufheulen lassen, liegt die Lösung der misslichen Lage natürlich auf der Hand: Sand in den Kopf und Kopf in den Sand stecken, Maske nur über dem Mund, nicht aber über der Nase tragen, und dem Segeln als bestem Hobby der Welt abschwören, um stattdessen Klopapier zu sammeln. Das ist natürlich Quatsch und so kam es, dass im JKW eine (und das meinen wir bei allem Spaß dieses Textes wirklich ernst) fantastische und fortschrittliche Lösung für das Bedürfnis nach Sail Training in Corona-Zeiten entwickelt wurde. Das erste Online-Sail Training des JKW wurde ins Leben gerufen. Weil das neu ist, stellen sich natürlich viele Fragen: Welcher Internetanbieter funktioniert bei welcher Windstärke am besten? Muss ich mich beim Ankern ins langsame WLAN einloggen oder kann ich mobile Daten nutzen? Muss ich beim Seewasserklo erst die

Kamera ausstellen und dann die Ventile öffnen oder andersrum? Rauscht es im Mikrofon mehr bei einer Wende oder einer Halse? Für Antworten auf möglicherweise nicht exakt diese, aber andere spannende Fragen und für ihren tollen Erfahrungsbericht zum diesjährigen Online-Ostertörn, übergeben wir an dieser Stelle an Crewmitglied Paula:

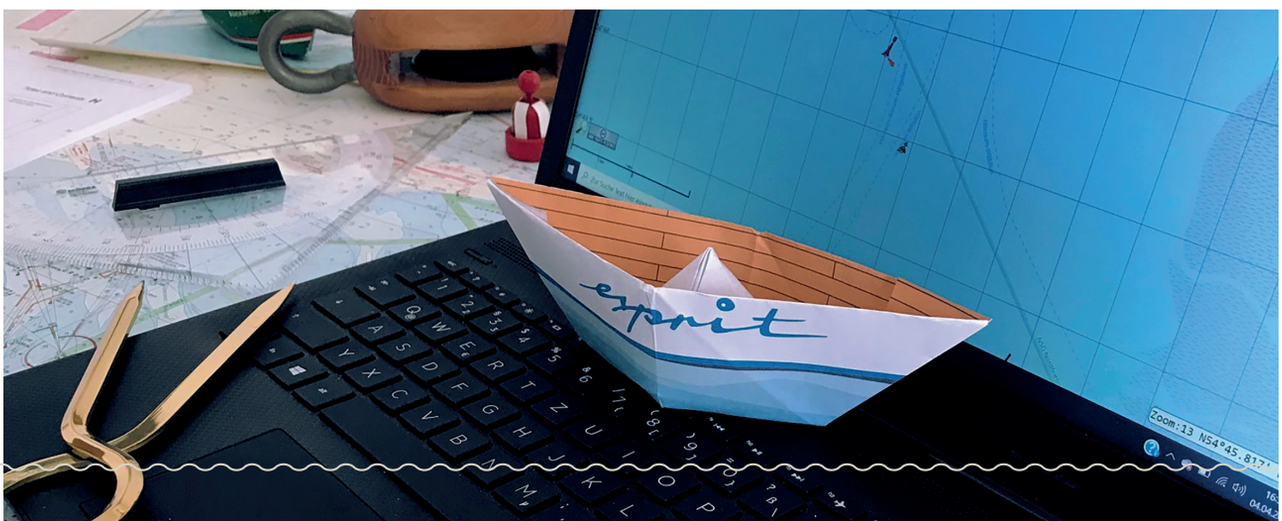
„Als ich zum ersten Mal vom Online-Ostertörn des Jugendkutterwerks Bremen e.V. erfahren habe, konnte ich mir die Umsetzung – so wie es den meisten geht – noch nicht so richtig vorstellen. Zuerst dachte ich an eine Art Segelrollenspiel, denn ich spiele an Land auch Rollenspiel. In einer ersten Vorbereitungskonferenz kam dann die Stammcrew zusammen. Wie auf der „echten" Esprit würden wir mit 4 Stammcrewmitgliedern und bis zu 12 Trainees segeln. Jedes Crewmitglied brachte eigene Vorstellungen mit, aus denen wir das Sail Training-Konzept für den Online-Törn entwickelten. In einem wunderschönen Kompromiss aus Seminar und Rollenspiel schufen wir ein Grundkonzept für den virtuellen Segeltag.

Die Anreise fand ab 9.30 Uhr in einen Videokonferenzraum statt, den dann für die nächsten zehn Stunden auch niemand verlassen wollte. Wie auch an Bord starteten wir mit einer Vorstellungsrunde und der Wacheinteilung. Dann folgte die obligate Sicherheitseinweisung. Statt um Feuerlöscher und Rettungsweste ging es bei uns aber um eine technische Einweisung in das Konferenzraumprogramm und den Ablauf des virtuellen Person-über-Bord-Manövers. Immer wenn jemand aus technischen Gründen aus dem Programm geworfen wurde, mussten für das All-hands-on-deck-Manöver sofort alle Hände in der Kamera zu sehen sein und das Verschwinden musste natürlich auch lautstark gemeldet werden.

In der ersten Arbeitsphase in der Wache, wir waren in drei unterschiedlichen „Breakout-Rooms", also kleineren Konferenzräumen, gaben wir den Trainees die Aufgabe, eine Pilotage-Skizze zu zeichnen. Mit so einer Zeichnung bereitet man einen Segeltag vor. Man zeichnet sich auf ein einfaches Blatt Papier die wichtigsten Landmarken, Tonnen und Gefahrenstellen des vor einem liegenden Streckenabschnitts auf. Damit prägt man sich automatisch die wichtigsten Punkte ein. Außerdem kann man die Skizze auch einfach mit an Deck nehmen, um am Ruder zu spicken, was mit einer großen Seekarte nicht funktioniert. Die Route für den Tag war in drei Abschnitte für drei Wachen eingeteilt. In einer zweiten Arbeitsphase nach dem Mittagessen bereiteten wir dann das Ablegen vor. Die Wache, die den entsprechenden Reiseabschnitt vorbereitet hatte, leitete die anderen Wachen mit verschiedenen Aufgaben durch das Revier. Mal wurden Tonnen in bestimmten Peilungen gesichtet, dann Schiffe, denen wir ausweichen mussten. Dies führte zu angeregten Diskussionen um die Frage, wer bei Nacht bei Rückwärtsfahrt ausweichpflichtig ist, oder wer bei Einmündung eines Nebenfahrwassers in das Hauptfahrwasser dem dort kreuzenden Segler ausweichen muss. Noch dazu musste die ein oder andere Halse gefahren werden, um bei den 5-6 Beaufort, die uns der Seewetterbericht vom Ostermontag bescherte, einen sicheren Raumschotskurs beibehalten zu können.

Strecke machen hin oder her – an Bord gibt es auch ein paar Aufgaben, die unabhängig von der Reisestrecke erledigt werden müssen. So wurde vom gesamten Tag in jeder Wache Logbuch geführt. Kurz vor Törnende haben wir dann verglichen, wie die einzelnen Teams diese Aufgabe gelöst haben. Trotz einiger Rahmenbedingungen sahen sie am Ende doch sehr unterschiedlich aus. Eine Wache hat das Logbuch als Textdokument gestaltet. Meine Wache hatte als einzige die Tankstände mit der Sparte „verbrauchte Betriebsstoffe", ganz vorne mit dabei waren Tee und Wasser, berücksichtigt. Außerdem hat jeder von uns alle zwei Stunden ein Foto aus dem nächsten Fenster gemacht, um das Wetter zu beobachten. So konnten wir an dem Tag wunderbar den Durchzug einer Kaltfront mit vorausgehendem Warmluftsektor beobachten. Die Törn-Teilnehmer*innen saßen nämlich in ganz Deutschland verteilt.

Der Tag endete mit einem Anlegebier auf der Reede





HR1 vor Bremerhaven und einer ausführlichen Reflexion dieses ungewöhnlichen Pilotprojekts. Mir hat der Tag unglaublich viel Spaß gemacht und die Zeit ist nur so dahingeflogen. Ich war überrascht davon, wie nah wir dem Bordalltag gekommen sind. Die Vielschichtigkeit des Bordalltags konnten wir in unseren breit gefächerten Aufgaben ebenso wiederfinden wie die wichtigsten Hindernisse in guter Crewführung. Es hat sich gezeigt, dass das Konzept Potential hat, auch über Coronazeiten hinaus in der Saisonvorbereitung zu helfen, indem man die ersten Handschläge und Abläufe der Saison online probt. Dadurch, dass wir auch alle Mahlzeiten und Pausen zusammen verbracht haben und über den Tag auch echt was geschafft haben, hatte das Anlegerbier das Gefühl eines richtigen Anlegerschlucks. Ich habe über den Tag sehr viel Vorfreude auf die Saison und die Vereinsarbeit generell gewonnen, die mir im Zuge der Kontaktverbote ein Stück verloren gegangen waren. Insgesamt habe ich auch einfach einen sehr schönen Tag mit coolen Leuten verbracht – Danke an euch alle für dieses schöne Wohnzimmerabenteuer!" Neugierig geworden? Neugierig geworden? Infos zu neuen Online-Törns findest du auf Facebook, Instagram und unserer Homepage. Bis dahin, haltet Abstand, bleibt sicher und verliert nie die Liebe zum Segeln! Wir freuen uns auf euch!

Nora Rohe
Marketing Team Esprit


WESER UND ELBE
WGS 84

HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE FREDDY

Natürlich folgte auch der Verein hinter der SmH Freddy den Empfehlungen des GSHW, in der vergangenen Saison die Flagge für sämtlich geplante Trainings- und weitere Segeltörns zu streichen.
Diese Maßnahme verschaffte der Stammcrew freie Zeit, sich zusammen mit der Werft dringend erforderlich gewordenen Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten zu widmen. Ein ursprünglich für fünf Wochen geplanter Werftaufenthalt verlängerte sich auf ganze elf Wochen. Dennoch blieben die Kosten, auch dank einer großzügigen finanziellen Zuwendung der S.T.A.G., im veranschlagten Rahmen.
Es wurde jedoch offenbar, dass weitere, auch von der SeeBG geforderte Arbeiten im kommenden Jahr anstehen. Auch wenn die geplanten Einnahmen aus den ausgefallenen Törns fehlen und ebenso die nahe Zukunft aus wirtschaftlicher Sicht heute kaum zu beurteilen ist, nehmen die Betreiber der FREDDY die Herausforderung an.
Alle sind bereit, ein hohes Maß an Einsatzbereitschaft zu bringen, damit die FREDDY der Traditionsschifffahrt erhalten bleibt und noch viele Menschen den Reiz der christlichen Seefahrt in all ihren Facetten erleben können.
Wir müssen also im kommenden Jahr eine richtige Grunderneuerung durchführen und benötigen dafür voraussichtlich ca bis zu. 850 TEUR.
Wir müssen also nochmal alle bitten, uns zu helfen, soweit dies geht. Unsere Anträge sind gestellt und werden von uns verfolgt.
Text für Foto: Nach Abschluss der Werftarbeiten erstrahlt die FREDDY wieder in frischem Glanz
Vorstand
Seglervereinigung SmH Freddy e.V.
Jan-Matthias Westermann und Lüder Bischoff



JUGENDFÖRDERUNG

Liebe Mitglieder,
2020 ist aus Sicht der Förderung leider kein erfolgreiches Jahr gewesen. Wie in fast allen anderen Lebensbereichen ist dieses Jahr auch bei unserer Arbeit durch Corona beeinflusst. Sehr viele Reisen sind leider ausgefallen. Besondere Projekte konnten leider nicht stattfinden und so mussten viele Jugendliche an Land bleiben.
Aber zunächst möchte ich noch an Highlights aus 2019 erinnern. Im Dezember konnte ich im Rahmen der STI-Konferenz in Antwerpen die Jugendförderung vorstellen. In einer eigenen Session konnte ich mit unserer zweiten Vorsitzenden Leni zusammen die Förderung vielen Interessierten aus aller Welt näherbringen. Im Nachgang erreichten uns viele Fragen zur Förderung und auch ein Interesse mehrerer Schiffe, diese Förderung ihren Trainees anbieten zu können.
Im Februar konnte ich, im Rahmen der Jahreshauptversammlung, noch begeistert von 76 Förderanträgen in 2019 erzählen und hatte das Ziel ausgesprochen, diesen Wert 2020 nochmal zu toppen. Leider ist daraus nichts geworden, 2020 wurden bisher nur 9 Anträge eingereicht, wobei 7 im Februar vor dem Lockdown eingegangen sind. Aktuell liegen noch eine Handvoll Anträge zur Bearbeitung an.
Eine große Änderung war die Einführung des Onlineantrags zur Jahreshauptversammlung. Diese Möglichkeit wurde auch direkt für die wenigen eingegangenen Anträge genutzt und wir konnten die überschaubare Anzahl nutzen, um uns mit dem neuen Antragsweg anzufreunden und die letzten Probleme hiermit lösen. Mit dieser Änderung können wir die Bearbeitungswege verkürzen, Kosten sparen und auch mit weniger Papier auskommen. Den Antrag findet ihr auf unserer Webseite. Weiterhin ist es natürlich möglich, einen Antrag per Post zu stellen. Wegen Corona haben wir auch unseren Videowettbewerb gestrichen, welchen wir aber für 2021 nochmals planen. Dazu gibt es in diesem Rundbrief genauere Informationen in einem eigenen Artikel.
Nun hoffe ich, dass 2021 in vielen Belangen besser wird als das sich dem Ende zuneigende Jahr und wir viele Anträge zukünftig bearbeiten können. 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.
Euer Malte, Förderausschussvorsitzender



DURCHATMEN AUF DER THOR HEYERDAHL

Tage gleiten dahin und verschwimmen ineinander. Wir haben das Jahr 2020, das Corona-Jahr, das Jahr von Homeoffice, Maskenpflicht, Homeschooling und Zu-Hause-Bleiben. Genau wie jeder Einzelne ist natürlich auch die Thor Heyerdahl von der Situation betroffen: Reisen wurden bis auf Weiteres abgesagt und man bangt um die Saison 2020.

Und dann die Erleichterung: Unser Hygienekonzept wurde bestätigt und unter diesen Bestimmungen dürfen wieder Reisen stattfinden. Am 13. Juli 2020 konnten wir mit der Summerschool Science – eine Segelreise für Jugendliche, bei der während des Segelalltags auch noch Fächer wie Mathe, Chemie und Physik unterrichtet werden – endlich wieder in See stechen. Große Freude und die bevorstehende Reise für viele ein kleiner Lichtblick.

Bevor es losgehen konnte, stand für die gesamte Besatzung ein Corona-Test in einem Kieler Klinikum an. Bis zur Bekanntgabe der Testergebnisse war es Pflicht, eine FFP2-Maske zu tragen und die Abstandsregeln einzuhalten. Darum verbrachten wir die erste Nacht an Deck unter freiem Himmel. Dann die gute Nachricht: Alle Corona-Tests sind negativ! Wir waren die Masken los! Endlich wieder frei atmen und alle Gesichter ganz sehen. Eine Welle der Freude und Erleichterung lief durch das Schiff.

Als eine Wohn- (Segel-) Gemeinschaft konnte die Reise jetzt so richtig beginnen. Kurs dänische Südsee – mit jeder zurückgelegten Seemeile rückte der Corona-Alltag weiter in die Ferne. Anstatt sich Gedanken über Viren, Masken und Abstand zu machen, ging es nun um Gaffelsegel, Gordinge und Glasen. Eben der Segelschiffsalltag und die Gemeinschaft an Bord, die unsere ersehnte „Thor-Welt" ausmachen.

Beim ersten Hafenaufenthalt in Faaborg kam dann die Frage auf: Was müssen wir bei Landgängen eigentlich beachten? Wieder mit Maske? Unser erstes Gefühl: Das wollen wir nicht! Unser Verstand und Verantwortungsbewusstsein: Ok, dann doch mit Maske! Schließlich wollen wir unsere Besatzung vor Ansteckung mit dem Coronavirus schützen. Schräge Blicke der Dänen waren also vorprogrammiert. So fiel uns der Abschied von diesem hübschen dänischen Städtchen nach nur einem Tag leicht.

Der nächste Hafen war Middelfart am Ausgang des Kleinen Belts. Dort bereiteten wir die Schüler/innen intensiv auf eine dreitägige Expedition mit den bordeigenen Schlauchbooten vor, um den Forschergeist Thor





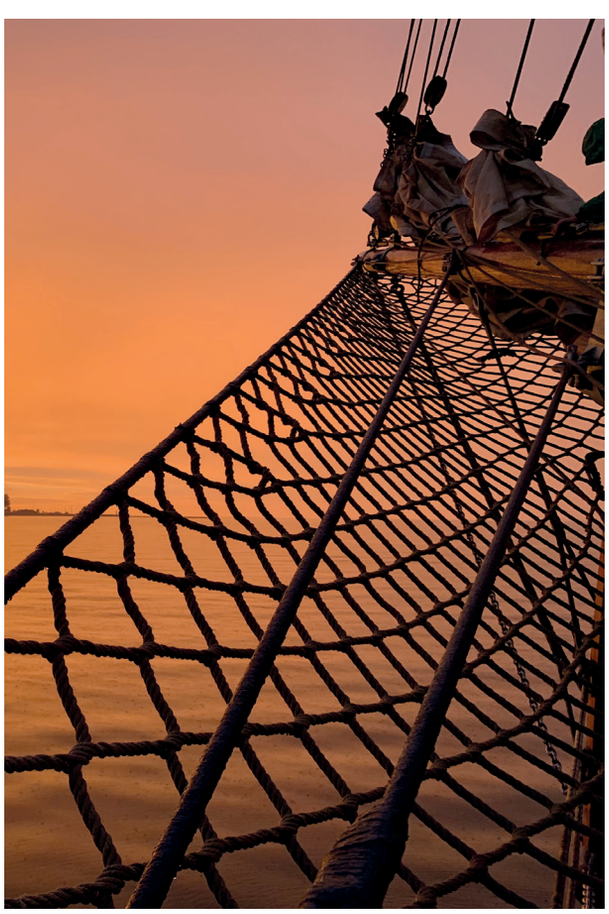


Heyerdahls nachzuempfinden. Die Teilnehmer/innen haben dabei die Gelegenheit, das Schlauchboot eigenverantwortlich zum Ziel zu navigieren, die Essenplanung in der Zeit zu übernehmen und auch ihr erlerntes Segelwissen im kleinen Maßstab praktisch anzuwenden: Ein Rahsegel bauen, installieren und bedienen.
Die drei Wachen und ihre Boote wurden in der Apenrader Förde ausgesetzt und sollten sich zum gemeinsamen Treffpunkt Sonderborg durchschlagen. Begleitet wurden sie zur Sicherheit jeweils durch zwei Mitglieder der Stammbesatzung. Der gruppendynamische Prozess, der bei diesen Expis entsteht, stärkt den Zusammenhalt jeder Wache nachhaltig. Und ganz nebenbei bietet der Als Sund eine wunderschöne Kulisse. Wohlbehalten in Sonderburg auf der Thor angekommen, freute sich jeder auf eine heiße Dusche.
Der nächste Schlag führte uns nach Marstal, dem Hafen mit seiner berühmten Segeltradition, auf der Insel Ærø. Ein Museumsbesuch ist dort für alle Segelfreunde obligatorisch. Hier feierten wir einen Tag vorgezogen unseren Reiseabschluss mit einem fröhliches Captain's Dinner.
Grund für den ungewöhnlichen Zeitpunkt des Captain's Dinner war die für den nächsten Tag erwartete Wetterlage. Neptun hielt für unsere letzte Etappe nach Kiel Windstärke 5-6 aus SüdSüdOst bereit. So kam am letzten Segeltag unser Schiff richtig ins Laufen und brachte uns mit viel Wind und Welle und nassen Planken (...aus Stahl) zurück in unseren Heimathafen Kiel.

Nach den vielen Einschränkungen der letzten Monate waren die zwei Wochen an Bord für uns alle eine kleine Verschnaufpause. Sorgen und Probleme rückten in den Hintergrund und es wurde einfach nur der Bordalltag genossen. Gestärkt mit all den Erlebnissen stellten wir uns so wieder der Corona-Realität.
Nach dieser erfolgreichen Reise konnten wir mit unserem Hygienekonzept auch die weitere Saison auf der *Thor* in voller Fahrt genießen. Nun freuen wir uns auf die kommende Segelsaison: Auf Zeit zum Durchatmen und Krafttanken unter Segeln.

Paula Becker
Segelstamm Segelschiff Thor Heyerdahl







EINLADUNG NACH WILHELMSHAVEN

MIT DER „ASTARTE" AUF IHREM EINZIGEN TÖRN IN 2020

Die Freude und Aufregung zur ersten Fahrt in diesem Jahr war groß. Wir waren schon zwei Tage unterwegs, kamen von Helgoland, hatten nachts auf Schilligreede geankert und am Donnerstag, den 20. August nachmittags, machte die Astarte am Bontekai fest. Bevor Klarschiff gesetzt werden konnte, waren schon viele Wilhelmshavener zur Begrüßung gekommen und freuten sich über den Besuch, zumal die Astarte viele Jahre hier beheimatet war.

Gleich in der ersten Wilhelmshavener Nacht wurde ich gegen 2 Uhr morgens wach und konnte nicht gleich wieder einschlafen. Über mir an Deck hörte ich auf einmal tappend und schlurfende Schritte im Wechsel. Ich war mir nicht ganz sicher,..... aber,- dort oben läuft jemand suchend über Deck! Aufstehen und nachsehen? Für mich alleine: nicht ganz geheuer. Meine Mitsegler oder gar den Skipper wecken? Vielleicht habe ich mir das alles ja nur eingebildet, sicher war es der Wind in den Tampen. Ich empfand die Situation nicht beängstigend und bin darüber bald wieder eingeschlafen.

Am nächsten Morgen beim Frühstück an Deck fragt uns der Skipper, ob wir gut geschlafen hätten „Ja, wunderbar, nur: die nächtlichen Schritte an Deck ließen mich kurz überlegen, ob ich aufstehen sollte." Mein Gegenüber schreckt hoch und fragt staunend, „Wie, du hast das auch gehört." Und die Dritte im Bunde sagt trocken: „Hab' ich auch gehört, bin aufgestanden und hab' nachgesehen. Es war keiner an Deck und nichts zu sehen."

Im Laufe des Nachmittags fanden sich viele Interessierte auf dem Bontekai ein und wir hatten auf der Astarte regen Besuch. Das Interesse war groß, denn bevor die Astarte zur Schiffergilde nach Bremerhaven kam, war sie von Anbeginn, 1907, in Wilhelmshaven beheimatet. Es galt, sie wiederzusehen und in ihrem Originalzustand zu bestaunen. Unter den Besuchern waren auch etliche ältere Männer, die selbst auf der Astarte gefahren waren. Einer dieser ehemaligen Fahrensleute erzählte uns die Geschichte von Rudi Behrends, der damals auf tragische Weise ums Leben gekommen war.

Rudi hatte eine Beinprothese. Trotzdem ging er auch bei schlechtem Wetter oder widrigen Umständen an Deck und hatte an jenem Abend auf Platt angekündigt: „...dann go ick mol miegen."

Rudi ging an Deck, um Wasser zu lassen und kam nicht mehr zurück.

Als der Mannschaft sein Ausbleiben zu lang vorkam, schauten sie nach ihm, aber Rudi Behrends blieb spurlos verschwunden. Offensichtlich war er beim Pinkeln über Bord gefallen. Es wurde eine große Rettungs- und Suchaktion gestartet, aber Rudi blieb verschwunden. Nach gut einer Woche wurde er im Watt gefunden.

Rudi war sehr beliebt. Zu seinem ‚letzten Geleit' füllten die Trauergäste die Kirche, den Kirchplatz und die Straße.

Bei unserer Heimreise – bei Flaute und glattem Wasser, schlug plötzlich die Schiffsglocke einmal an... vom Skipper hörten wir: „Rudi ist da!" Es war auf Höhe Rudis Fundstelle.

„Fritzchen, fragt Oma, was war das schönste Erlebnis auf deiner ersten Seereise?

„Mit Opa über die Reling pinkeln".

Marion Rzondkowski und Aquiles Rösner
Schiffergilde Bremerhaven e.V., im Oktober 2020

Wir sind wieder da

Endlich, nach Jahren der Verbannung ist es uns gelungen, den Weg zu Euch traditionsverbundenen Seeleuten zurückzufinden. Die S.T.A.G. hat für die von Jochen Garrn erstellten "Handbücher für Decks- und Bootsleute auf Traditionsseglern" die Veröffentlichungsrechte übernommen.



Handbuch für Decksleute auf Traditionsseglern

Dieses Handbuch bietet allen, die auf Traditionssegelschiffen fahren oder noch fahren werden – Mitseglern, Stammbesatzung oder Nautikern – einen umfassenden und fundierten Überblick über die hier benötigte Seemannschaft, Manöverabläufe, Leinenführung und Tampenbelegung werden ebenso detailliert beschrieben wie Routinen, Knoten und Spleiße oder Sicherheitsmaßnahmen. Zahlreiche Fotos und Abbildungen veranschaulichen die ausführlichen Erklärungen. Die Berücksichtigung der verschiedensten Schiffstypen – Rahschiffe, große und kleine Schoner, Geleassen, Kutter, Ewer und Plattbodenschiffe – erlaubt es, sich mit den Gemeinsamkeiten und den Unterschieden im Ablauf der wichtigsten Manöver mit diesen Seglern vertraut zumachen.

Handbuch für Bootsleute auf Traditionsseglern



Das Fahren mit Traditionsseglern erfreut sich wachsender Beliebtheit. Deren Betrieb und Instandhaltung erfordert jedoch spezielle Kenntnisse. Für alle, denen die Erhaltung dieser schönen Schiffe am Herzen liegt – vom Bootsmann, Bestmann oder Steuermann bis zum Matrosen und Trainee – trägt dieses „Handbuch für Bootsleute" das verstreute, meist nur mündlich weitergegebene Wissen über den Umgang mit traditionellen Materialien und Techniken auf Traditionsseglern zusammen. Es bewahrt dieses vor dem Vergessen und verbindet es mit modernen Arbeitsverfahren. Damit knüpft der Band nahtlos an das erfolgreiche „Handbuch für Decksleute auf Traditionsseglern" an. Praxisnah beschrieben und versehen mit zahlreichen Abbildungen werden u. a. Schiffserhaltungsarbeiten, das Ausrichten von Masten, das Einbinden von Kauschen in Wanten und Stage, Segel- und Persenningreparaturen, die

Kunst der Fertigung von Klüverbaumnetzen oder das Flechten von Fendern und Matten. Und nicht zuletzt werden Themen behandelt, die häufig am Rande stehen, jedoch besondere Aufmerksamkeit verdienen: die persönliche Sicherheit bei Arbeiten an Bord und die Hilfeleistung auf See für Menschen und Schiffe.

Die Handbücher werden zu folgenden Preisen abgegeben:

Einzelbestellungen: je Buch 35,00 € zzgl. 5 € Versandkostenpauschale (max. 2 Bücher).

Mengenabnahmen: ab einer Bestellmenge von 20 Büchern 31,50 € je Buch zzgl. Versand.

Diese Bestellungen nimmt die Geschäftsstelle entgegen.

Geschäftsstelle:
Coloradostraße 7
27580 Bremerhaven
Germany

Tel.: +49 (0) 471-945 88-21
Fax: +49 (0) 471-945 88-20
Mail: stag@sta-g.de
Internet: www.sta-g.de

Register: VR 785 Amtsgericht Bremerhaven
Gerichtsstand: Bremerhaven
Gemeinützige, förderungswürdige Körperschaft (gem. §5 (1) Ziff. 9 KStG)

Bank: Weser-Elbe Sparkasse
IBAN: DE02 2925 0000 0001 1022 22
BIC: BRLADE21BRS
Gläubiger-ID: DE02 ZZZ 0000 1410 68



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

Redaktion: Lena Weweler, Alexander Blessing

Gestaltung: Druckerei & Werbetechnik EGELING, Bad Driburg

Fotos: Lydia Packeiser, Milena Müller, Malte Herbst, Georg Fimpel, Paula Becker, Eugen von Abel, Bernd Voigt, Jan-Matthias Westermann, Nora Rohe, Tamara Schaefer, Verena Franzen, Andreas Beyer, Ole Feldtmann, Thomas Hinzen, Herbert Boehm

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



Irrtümer, Druckfehler und Änderungen vorbehalten.