

# DIE WELT DER TRADITIONESSEGLER

KLAUS-DIETER BLOCK | BRITTA TRAPP



HINSTORFF

## INHALT

- 7 Vorwort
  
- 11 Traditionssegelschiffahrt – Ein Phänomen im 21. Jahrhundert
- 12 Erstaunliche Zahlen von einer unerwarteten Renaissance
- 14 Ein maritim-touristisches Produkt mit Tiefgang: Attraktion für Millionen
  
- 21 Wo segeln wir hin? Organisationen rund um die Traditionssegler
- 23 Mitte des 20. Jahrhunderts – Beginn der Renaissance der Großsegler
- 28 Engagement auch für die vermeintlich »Kleinen«
- 30 Baltic Sail – Traditionssegler für die Ostsee
  
- 33 Maritime Feste als optischer und atmosphärischer Genuss
- 33 »Sie kommen!«
- 39 Hoher Aufwand, aber phantastische Effekte
- 47 Maritime Feste an Deutschlands Küsten
  
- 51 Törn durch die Jahrhunderte: Die Ostsee und die Traditionssegler
- 51 Zeugnisse aus einem aufregenden Jahrtausend
- 54 Nicht nur Repliken, sondern auch Originale
- 60 Die polnische Windjammer-»Schmiede«

69	Die Schiffe: Vom Vollschiiff bis zum Zeesboot
71	Eine maritim-historische Segelstippvisite
78	Segelschiffskunde der noch Aktiven
109	Die »Macher« – Mit Mut und Enthusiasmus für alte Traditionen und für die Zukunft
111	Die »Demografie« der Segelschiffe
114	Neubau für die nächsten 100 Jahre?
117	ALEX II – Großsegler für eine neue Zeit
121	Segeltörns auf den Meeren dieser Welt
121	Besondere Neugier und Kommunikationsfähigkeiten
124	Segeltörn in die Geschichte
126	Vom Tagestörn zur Weltumseglung
129	Anhang
129	Schiffsübersicht nach Takelagetyp
134	Organisationen und Kontakte rund ums Segeln
135	Sail Training Associations
139	Glossar
143	Quellen und Literatur



## Vorwort

Was macht die erstaunliche Faszination von alten und neuen Traditionsseglern in unserer modernen Zeit aus? – Dieser Frage spürt das vorliegende Buch nach. Es beleuchtet nationale und internationale Tendenzen, es widmet sich der Geschichte, Gegenwart und Zukunft maritimer Feste an Nord- und Ostsee, aber auch in Häfen an anderen Meeren. Die Hauptattraktionen dieser weltweit beliebten Großereignisse mit einem Millionenpublikum, ob in Gdańsk, Hamburg, Amsterdam, Brest oder New York, sind weltweit rund 400 größere Windjammer und Schoner unter Segeln, von denen die ältesten aus dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts stammen. Schätzungsweise doppelt bis dreifach so viele Schiffe und Boote zählen ebenso in die Kategorie des Traditionsschiffes. In sie werden von ihren Eignern Lebenszeit, Herzblut und gar nicht selten das letzte Geld gesteckt.

Die Großen und Kleinen wurden und werden in zahlreichen oft prächtigen Publikationen insgesamt oder auch ein-

zeln vorgestellt und ihre spannenden Schiffsbiografien begeistern Leser rund um den Globus. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass die Traditionsseglenszene und ihre Akteure sich nicht nur auf das Sammeln und Bewahren einer uralten Technologie und maritimer Technik beschränken, sondern Lebensfreude, aktive Weltoffenheit und Neugierde auf Komendes ausstrahlen.

Was und wer stecken hinter dieser also nur auf den ersten Blick nostalgischen Bewegung der Traditionsschiffahrt, die sich offensichtlich mit vielen Bedürfnissen von Menschen aller Altersgruppen deckt? Organisationen und Organisatoren, die sich für die Bewahrung von maritimen Kulturgütern engagieren, werden auf den folgenden Seiten ebenso vorgestellt wie außergewöhnliche Skipper und Crews, die nicht nur mit drehenden Winden auf offener See, sondern oft genug auch mit bürokratischen Tücken im politischen Binnenland zu kämpfen haben. Vorgestellt werden spektakuläre Seereisen mit Großseglern und natürlich Möglichkeiten,

## Traditionssegelschiffahrt – Ein Phänomen im 21. Jahrhundert

Über einhundert Jahre nach der Hochzeit der Windjammer gibt es sie immer noch. Eigentlich läutete das »Totenglöckchen« für die großen Frachtsegler in der Weltschiffahrt mit dem Aufkommen der ersten Dampfschiffe, die die revolutionäre Antriebsfindung von James Watt nutzen konnten. Sie waren zuverlässiger und rentabler, weil die Schiffe mit einer deutlich kleineren Mannschaft gefahren werden konnten. Und im Fortschrittswahn, auch mit Konkurrenzblick auf die Tiefwassersegler, wurden sie immer schneller und größer – oft ohne Rücksicht auf Verluste oder eben auf Eisberge. 1912 kam es zu dem tragischen Unglück der TITANIC.

Der Niedergang der Windjammer, der im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts eingesetzt hatte, war nicht mehr aufzuhalten. Und das Bedauern hierüber war schon vor über einhundert Jahren groß. In einem 1908 in Berlin erschienenen Werk mit dem Titel »Die großen Segelschiffe« heißt es: »Ist aber trotz solcher bedeutenden Reste die Segelschiffahrt nicht doch dem Untergang verfallen? Hat es einen Zweck, das Aussterben aufzuhalten? Ist der Dampf oder dessen Nachfolger in der Krafterzeugung nicht ein so übermächtiger Gegner, daß jeder Widerstand unnütz ist? Groß ist in weiten Kreisen das Interesse für die Segelschiffahrt. Wer je das Glück gehabt hat, auf kurzen oder langen Reisen

an einem großen Segler mit voller Takelung vorbeizufahren, dem wird das Schauspiel als eins der schönsten dauernd in Erinnerung bleiben. Das Segeln übers weite Meer hat seinen festen Platz in der Literatur gefunden, in Poesie und Prosa ... Zweifellos wird also in weitesten Kreisen der Niedergang der Segelschiffahrt auf das lebhafteste bedauert, aber die Einsichtigen haben auch erkannt, daß alles getan werden muß, um einen weiteren Niedergang zu verhüten.«

Der Aufruf war vergebens. Mehr und mehr lichtete sich der Mastenwald in den großen Häfen der Welt zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Nichtsdestotrotz profitierten von den neuen Möglichkeiten des Schiffbaus auch die Großsegler, wie es die stählernen P-Liner der Reederei Laeisz oder andere Großsegler bewiesen, die für spektakuläre Atlantik-Überquerungen und -rennen sorgten. Auf diesen Relationen behaupteten sie noch bis in das erste Drittel des 20. Jahrhunderts Rentabilitätsvorteile gegenüber den Dampfern. Schwer getroffen wurden die Großsegler allerdings durch die beiden Weltkriege, insbesondere durch die katastrophale Störung des Welthandels und den drastischen Rückgang von Neubauten, durch militärische Zweckentfremdung, Totalverluste und zuletzt durch Reparationsleistungen an die Siegermächte. Unwiderruflich vorbei war die Ära der kom-

Auch ohne Segel ist die **SEDOV** ein imposantes Schiff. Ursprünglich weiß, hat sie seit ihrer Filmrolle als **PAMIR** einen schwarzen Anstrich.



merziell arbeitenden Frachtsegler schließlich mit dem Untergang der **PAMIR** im Jahre 1957.

Bei den kleineren Schiffen, wie den Barkentinen, Brigantinen, Schonern und Kuttern, setzte insbesondere in den 1920- und 1930er-Jahren eine umfassende Motorisierung ein, die oft mit dem Rückbau der Masten und Takelage verbunden war. Das Ende der Großsegler schien in der Mitte des 20. Jahrhunderts nur noch eine Frage der Zeit zu sein. Wider Erwarten setzte aber eine überraschende Renaissance ein – und das in einer Zeit, als gerade der unkritische Fortschrittsglaube einen neuen Schub bekam und die Zukunft der Atomkraft einen rosaroten Horizont zu haben schien!

### Erstaunliche Zahlen von einer unerwarteten Renaissance

Heute ist die Literatur über die Windjammer und Schoner nahezu unüberschaubar. Doch es gibt natürlich Herausragendes, das zu kennen sich besonders lohnt. Ein Standardwerk mit dem traditionellen Titel »Die letzten großen Segelschiffe« ist seit über 40 Jahren mit dem Namen Otmär Schöffelen (1932–2001) verbunden. Herbert Böhm hat diese Enzyklopädie in einer 11. Auflage im Jahre 2010 komplettiert und aktualisiert. Der etwas traurig anmutende Titel spiegelt, wie auch Schöffelen in einem der noch von ihm verfassten Vorworte unterstrichen hat, nicht mehr ganz die Wirklichkeit. Denn erfreulicherweise geht die Entwicklung seit der 1. Auflage nicht in die Richtung, dass Großsegler von den Weltmeeren verschwinden. Natürlich fahren sie nicht ewig, wie z. B. der Abschied der **ALEXANDER VON HUM-**



Nach einem bewegten Seglerleben und vergeblichen Versuchen der »Wiederbelebung« liegt die PASSAT (Baujahr 1911) heute fest vertäut in Lübeck-Travemünde.



## Die fünf Leben der PASSAT

Ebenso runde wie stolze Hundert wurde die Viermast-Bark PASSAT im Verlauf des Jahres 2011. Sie stammt aus der renommierten Werft Blohm + Voss und wurde im März 1911 für den Hamburger Reeder F. Laeisz auf Kiel gelegt. Am 20. September 1911 lief der Großsegler vom Stapel, war Ende November seefertig und brach im darauf folgenden Januar zu seiner ersten Reise nach Chile auf.

Das gleich alte Schwesterschiff der PASSAT, die PEKING, feierte zur gleichen Zeit in New York. Leider werden sich die Schwestern nicht mehr wiedersehen. Sie liegen fest vertäut. Auch eine weitere schwimmende Schwester, die POMMERN (Baujahr 1903) grüßte nur aus der Ferne von den Aaland-Inseln aus Mariehamn. Zumindest die jüngste P-Liner-Verwandte, die KRUZENSHTERN, ex PADUA (1926) konnte zum Jubiläum der PASSAT nach Lübeck kommen.

Im Dasein des imposanten Geburtstagskinds gab es im 20. Jahrhundert neben stürmischer Lebensfreude auf hoher See auch eine Menge Gründe zum Weinen. Eigner, Skipper und Crews erlebten so manches Wellental der Tränen.

So lag die PASSAT nach fünf Südamerikareisen mit Salpeter seit Beginn des Ersten Weltkrieges im chilenischen Iquique fast sieben Jahre fest. Ihr zweites Seglerleben begann die zehnjährige PASSAT, nachdem sie durch Laeisz Ende 1921 von der Siegermacht Frankreich zurückgekauft worden war und wieder für die Salpeterfahrt und ab 1927 auch als Schulschiff eingesetzt wurde. Unter dem neuen Eigner Gustaf Erikson aus Mariehamn 1932 begonnene Reisen Richtung Australien und zurück beendete der Zweite Weltkrieg jäh. Wieder folgte eine mehrjährige Liegezeit in Mariehamn



## Was ist ein Traditionssegelschiff?

Im allgemeinen Verständnis ist ein Traditionssegler ein Schiff, bei dem die traditionellen maritimen Bauelemente, Techniken und Technologien dominieren. Dazu gehören in der Regel Fahrzeuge, die noch weitgehend im Original existieren, Repliken, die ein Original als Vorbild haben, Seglerneubauten oder auch auf der Basis von Motorschiffen um- oder aufgebaute Segelschiffe. Wichtigstes Kriterium ist die Nutzung der traditionellen Segeltechnik und -technologie. In diesem weiten Sinne findet der Begriff auch in den Texten dieses Buches Verwendung.

Traditionsschiff, und davon abgeleitet Traditionssegler, ist aber zugleich ein maritim-juristischer Terminus, der die Anerkennung der Betreibung eines Traditionsseglers mit Rechten, Pflichten, wie z. B. Sicherheitsauflagen und Befähigungsnachweise, definiert. Er bildet in zahlreichen Ostseestaaten, in Norwegen, den Niederlanden, Spanien und Großbritannien die Grundlage für die spezielle Anerkennung eines Schiffes. In Deutschland spielt diesbezüglich die Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge GSHW e. V. eine besondere Rolle. Kriterien für die Anerkennung als Traditionsschiff sind hier z. B., dass hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut wurde, dass die Rumpflänge (zwischen den äußersten Punkten des Vor- und Hinterstevens) 55 m nicht übersteigt und dass der Schiffsbetrieb ausschließlich ideellen Zwecken dient.

In jüngster Zeit gibt es heftigen Streit um die Anforderungen an die sicherheitstechnische Ausstattung von Traditionsseglern. Während neu gebaute oder aufgebaute Schiffe in der Regel den von der EU geforderten Standards entsprechen, haben nicht wenige Segler erhebliche Probleme »nachzurüsten«. Die Aktion »Black Flag« weist auf dieses Dilemma hin. Durch diese machen Schiffseigner auf nahezu unerfüllbare Sicherheitsauflagen aufmerksam, die für die Betreiber von Traditionsseglern existenziell gefährdend sind. Das Symbol dieser Aktion ist die oben abgebildete Flagge. kdb

## Mitte des 20. Jahrhunderts – Beginn der Renaissance der Großsegler

Der Beginn der praktischen Renaissance von Windjammern und Großseglern lässt sich auf das Jahr 1956 datieren, wobei allerdings bereits vor dem Zweiten Weltkrieg ihrem absehbaren Verschwinden erste Ideen und Projekte entgegengesetzt wurden. So hatte beispielsweise der schwedi-

sche Kapitän Arnold Schumberg 1938 ein Großsegler-Treffen der nordeuropäischen Schulschiffe unter dem Titel »Stockholm Rally of Sailing Ships« initiiert.

Erste informelle Zusammenkünfte nach dem Weltkrieg, die das Ziel hatten, über eine Regatta von Großseglern, von »Tall Ships«, zu beraten, fanden 1953 statt. Drei Jahre später schließlich gründete sich in Großbritannien das Sail Training International Committee (STIRC), deren Mitglieder die Idee



## Sportlicher als ein Sportfotograf

Seit 40 Jahren ist der in Hamburg lebende Herbert Böhm auf Großseglern und in den Häfen dieser Welt unterwegs, mit Kamera und Stift. Er hat sich in dieser Zeit einen guten Namen gemacht. Mehr noch: Er gehört weltweit zu den besten maritimen Fotografen, seine Bilder erscheinen in Kalendern, Bildbänden und Journalen. Drei Bücher hat er verfasst, er arbeitet regelmäßig mit an Büchern über die Sail Bremerhaven. Und nicht zuletzt ist er Herausgeber und Mitautor des Standardwerks »Die letzten großen Segelschiffe«. Böhm ist ein »Besessener« mit stark ausgeprägtem Ehrgeiz, Schiffe zu fotografieren, die er noch nicht in seinem Archiv hat, bzw. Vorhandenes in neues Licht zu setzen.

Offensichtlich trifft für den gebürtigen Erlanger zu, dass die Sehnsucht nach dem Meer im tiefen Binnenland mitunter stärker ist als an der Küste. Seemann konnte er nicht werden, also studierte er in Nürnberg und Jülich Chemie – Spezialrichtung Nuklearchemie – und kam danach als Ingenieur in der Bundesforschungsanstalt für Fischerei viel in den Gewässern um Island und Grönland herum. Dann zog ihn die

Windjammerparade zu den Olympischen Spielen in Kiel 1972 wie ein Magnet an. Das Ergebnis: welch wunderbare Bilder! – Eine fränkische Lokalzeitung hat sie veröffentlicht. Seit 1978 verdient Böhm als Fotograf und Journalist seine Brötchen. Er hat es nie bereut, unternahm fantastische Reisen, darunter einige Atlantiküberquerungen als Crewmitglied oder Traineebetreuer, erlebte die Renaissance der Windjammer hautnah. Fasziniert ist er von der Idee »Jugend unter Segeln«: »Vor 20 Jahren waren die Tall Ship Races eine wunderbare Brücke zwischen Ost und West, sie haben diese Funktion lange Zeit fantastisch erfüllt. Heute dient das Tall Ship Training neben dem gegenseitigen Kennenlernen unterschiedlichster Nationalitäten und Länder vor allem der Ausprägung bestimmter Charaktereigenschaften, wie Kameradschaft, Verantwortungsbewusstsein, Mut.« Da hat der Fotograf keine Sorgen mit der Perspektive. Wohl aber mit dem Nachwuchs: »Die Aktivisten der ersten Stunde ziehen sich aus Altersgründen so langsam zurück.« – Böhm leuchtet nicht nur das Sichtbare der Szene ab, er ist ein kritischer und mitunter grantig wirkender Analyst und Beobachter. Auch gegenüber der Sail Training International, die sich aber in den letzten Jahren deutlich gegenüber anderen Veranstaltungen geöffnet habe und auch transparenter arbeite.

Trotz digitaler Technik sind die Kamerataschen immer noch schwer. Es liegt auf der Hand: Ein maritimer Fotograf muss mitunter sportlicher sein als ein Sportfotograf. Herbert Böhm klettert nach wie vor in die Wanten oder steigt zum Fotografieren in ein wackeliges Schlauchboot. Mit Arbeitsrucksack, versteht sich. »Wenn ich das alles nicht mehr kann, höre ich auf!«, sagt er bestimmt. Das aber ist vorläufig wohl eher theoretisch gemeint.

kdb

## Maritime Feste als optischer und atmosphärischer Genuss

»Land in Sicht!« – dieser Ruf löste früher bei der Besatzung eines Segelschiffes in der Regel Jubel aus. Das Pendant an Land lautete: »Schiff in Sicht!« Eine derartige Nachricht sprach sich rasch herum und an den Strand oder auf die Mole strömte alles, was laufen konnte. Oft nach Monaten und manchmal sogar erst nach Jahren kehrten die Ehemänner, Freunde, Väter und Söhne nach großer Reise glücklich nach Hause zurück.

Und obwohl sich die Kommunikationsmöglichkeiten im Vergleich zum 19. Jahrhundert sensationell verändert haben, ist der Anblick von am Horizont auftauchenden Großseglern auch heute noch ein ganz besonderes Erlebnis und oftmals die prickelnde Ouvertüre für ein Windjammertreffen oder ein Hafenfest.

### »Sie kommen!«

Einige Veranstalter mit den entsprechenden geografischen Verhältnissen, wie z. B. das an der breiten Emsmündung liegende Delfzijl, gestalten solche Ankünfte zur attraktiven Dramaturgie einer Windjammerparade. Diese Inszenierung nutzen in der Regel alle großen Hafenfeste, ob in Hamburg,

Kiel, Bremerhaven oder Amsterdam. Wenn Südamerikaner dabei sind, kommt hinzu, dass die Rahen von der Crew oder den Kadetten als »Ballettstange« oder »Schwebebalken« genutzt werden. Das erzeugt dann beeindruckende Fotomotive, die von Tausenden gleichzeitig festgehalten werden. Und Videokameras, die natürlich während der maritimen Feste mit Hunderttausenden oder sogar Millionen Besuchern ebenfalls im Einsatz sind, fangen oft noch mehr von der einmaligen Atmosphäre ein.



Nicht nur Souvenir, sondern auch Zeitdokument und in Handyzeiten bald Museumsstück





Veranstaltungssignets: Eine wunderbare »Spielwiese«  
für maritime Designer

**Legende:**

- Aktuelle Baltic-Sail-Mitglieder
- ✗ Frühere Baltic-Sail-Mitglieder
- ◆ Kieler Woche
- Flensburger Rumregatta





Seinen Heimathafen im Namen führt das 78 m lange Vollschiif *STAD AMSTERDAM*, im Jahr 2000 gebaut und mit stolzen 2200 m<sup>2</sup> Segelfläche ausgerüstet.

Links: Das »blaue Band« am Rumpf der *MIR* (Baujahr 1987) dokumentiert die überragende Geschwindigkeit, die das Vollschiif mit seinen 2771 m<sup>2</sup> Segelfläche erreicht. Heimathafen des Seglers ist St. Petersburg.



Haikutter beim Windmühlenpark Nysted (Dänemark). Bei der Haikutter-Regatta von Nysted nach Warnemünde ist bis heute auch die 1898 gebaute HANSINE mit am Start.



Die Barkentine POGORIA, eines der zahlreichen Schiffe des Konstrukteurs Zygmunt Choren, wurde 1980 in Gdańsk gebaut, ist 47 m lang und dient als Segelschulschiff.

Seite 67: Zwei Dokumente, die den Ruf der Ostsee als das »Meer der Traditionssegler« unterstreichen. Das »Baltic Sail Agreement 2012«, durch das die Mitglieder des maritimen Verbundes ihre Zusammenarbeit fixieren, und der »Haikutter-Bote« auf dänisch, der die Regatta der Kutter von Nysted nach Warnemünde ankündigt.

## Organisator der Sail Gdańsk

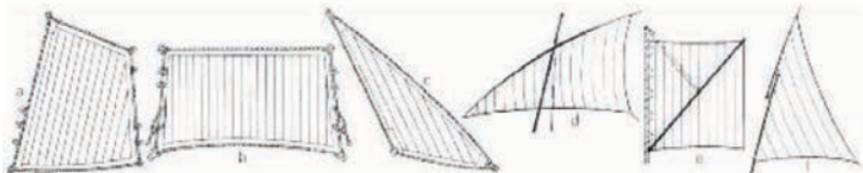
Im Jahre 1999 ist Andrzej Radomski in die Baltic Sail mit der Organisation der Sail Gdańsk eingestiegen. Auf ihn kann man sich verlassen; er ist ein lebender Beweis dafür, dass Ausdauer zum Erfolg führt. Hielt sich die Teilnehmerzahl der ersten Danziger Segelfeste vor der wunderbaren Kulisse des Altstadthafens noch in Grenzen, so gab es 2003 einen ersten Schub bei den Mitsgeltörns, die für die Finanzierung der Segelschiffe so wichtig sind. Die Zahl der Tagestörns in Danzig ist seitdem kontinuierlich gestiegen. Und nun entsteht in der Nähe der ehemaligen Lenin-Werft das »New City«-Areal, in dem auch Schiffe bis 45 m und 4,50 m Tiefgang anlegen können. Radomski freut

sich, dass damit das Versprechen der Stadtväter, die die Baltic Sail 1997 mit ins Leben riefen, den maritimen Bund zu befördern, eingehalten wird. Und er hat einen wesentlichen Anteil daran.

kdb







Segeltypen: Gaffelsegel (a), Rahsegel (b), Stagsel (c), Lateinersegel (d), Sprietsegel (e), portugiesisches Segel (f)

fähiger und können bei Sturm oder wechselnden Winden mit einer kleinen Mannschaft segeln. Ihr Einsatz fand vor allem bei kleinen und mittleren Strecken und in der Küstenschiffahrt statt.

Die Takelagen an Bord von Barkentinen sowie Brigantinen und Toppsegelschonern mischen Rah- und Schratsegel, um die Vorteile beider Segeltechnologien miteinander zu kombinieren.

### Eine maritim-historische Segelstippvisite

Menschen nutzen das Segel seit rund 5000 Jahren zur Fortbewegung. Bis in das späte Mittelalter dominierte mit einigen Modifizierungen vor allem in Nordeuropa das einmastige Segelschiff mit einem Rahsegel.

Im alten Ägypten kam bereits ein drehbar gelagertes Rahsegel zum Einsatz, um auch seitlich wehende Winde zu nutzen. Bei frühen Formen des Segelschiffs gab es vielfach auch Ruder, um Flauten überbrücken oder schwachen Wind unterstützen zu können. Bekannt sind heute Törns der Griechen rund um die Britischen Inseln. Die Römer verbesserten das einfache Schiff, indem sie das Bugspriet, ein über den Bug hinausragendes Rundholz nutzten, das die Erweiterung der Takelage ermöglichte. Daraus entwickelte sich später der Klüverbaum.

Die Wikinger segelten mit ihren schnellen Langschiffen bis nach Island, Grönland und Nordamerika. Die beachtliche Geschwindigkeit des Langschiffs war auf die schmale, stromlinienförmige Konstruktion des Bootes, den geringen Tiefgang von oft unter einem Meter und auf die effektive Kombination von Rudern und Segeln zurückzuführen.



### **Vollschiff**

Mit seinen mindestens drei vollständig mit Rahseglern getakelten Masten erreicht dieser Schiffstyp eine Segelfläche von 1 800 bis 2 500 qm. Dabei bestehen die Masten aus mehreren Teilen, den Stengen. Davon abgeleitet werden verschiedene Segelbezeichnungen: Untermars, Marsstenge, Bramstenge, Royalstenge. Der letzte Mast trägt zusätzlich ein Besan-Gaffelsegel. Am Klüverbaum und zwischen den Masten befinden sich dreieckige Stagsegel. Dieser Schiffstyp entwickelte sich ab dem 18. Jahrhundert aus dem Fregattschiff. Im 19. Jahrhundert gab es zunächst Drei-, später auch



Viermast-Vollschiffe. Einziges Fünfmast-Vollschiff war die PREUSSEN (1902–1910), größtes und schnellstes Schiff der »Flying-P-Liner«. Vollschiffe sind sehr besatzungsintensiv.

Vollschiffe waren weltweit für den Transport von Getreide, Guano und Tee in Fahrt. Heute gibt es noch etwa 25 aktive Schiffe dieses Typs, die meist als Schulschiffe genutzt werden.

Beispiele: AMERIGO VESPUCCI (ITA), BOUNTY (USA), CISNE BRANCO (BRASIL), DAR MŁODZIEZY (PL), GÖTHEBORG (SWE), MIR (RUS), SÖRLANDET (NOR), STAD AMSTERDAM (NL)



## Gaffelschoner

Gaffelschoner sind Schoner, die an allen Masten Stag- oder Gaffelsegel führen und keine Rahsegel haben. Die Mehrzahl dieser Schiffe hat zwei oder drei Masten.

Dieser Schiffstyp wurde 1713 im nordamerikanischen Gloucester entwickelt, um schnelle und manövrierfähige Schiffe für besondere Aufgaben wie den Kurierdienst oder die Piratenjagd einsetzen und die Besatzung reduzieren zu können. Er fand schnelle Verbreitung und diente auch als Frachtsegler, der mit geringer Besatzung geführt werden konnte, als Fischeisereischiiff (Neufundland-Schoner) oder als Dienstfahrzeug, z. B. als Lotsenschiff. Mit zunehmender Schiffslänge kann dieser Takelage-Typ bis zu sieben (!) Schoner-Masten aufweisen.

Beispiele: FREEDOM (DEU), GROSS-HERZOGIN ELISABETH (DEU), HELENA (FIN), PHOENIX (BHS);  
Dreimast-Schoner: ALBERT JOHANNES (NL), CAPITAN MIRANDA (URUG)

An Gaffel- und Großbaum des niederländischen Gaffelschoners ALBERT JOHANNES sind Schratsegel sowie Fock- und Großsegel gesetzt. Darüber sind Dreikant-Toppsegel angeordnet.



## Wiedergeburt nach 104 Jahren

Der Haikutter HANSINE ist etwas Besonderes. Er war bereits 1898 werftseitig mit einem Motor ausgestattet – und damit schnell wie ein Hai an den Fangplätzen. Der knapp 19 m lange Kutter durchlebte nach dem Ersten Weltkrieg das, was auch für viele Traditionssegler zutrifft: Rückbau der Takelage, Ende des »Berufslebens«, mehrfache Eigentumswechsel und schließlich Verfall. – Bis maritime Enthusiasten kamen. Die jetzigen Eigner, Lilli und Wolfgang Weis, erfuhren durch Zufall von dem Kutter. »Der erste Besuch des Schiffes im März 2004 war sehr ernüchternd und vermittelte das Gefühl von Ratlosigkeit im Anblick eines solchen Projektes. Die Tendenz war eher negativ. Nach einigen schlaflosen Nächten, die wohl jeder Schiffseigner kennt, und einem zweiten Besichtigungstermin im April bei strahlendem Sonnenschein entschlossen wir uns, das Abenteuer zu wagen.« Und heute? Zwei Herzen schlagen in der Brust von Wolfgang Weis: »Zum einen sind wir natürlich froh, mit dem Wiederaufbau des Haikutters konkret etwas zur Bewahrung von maritimem Kulturgut getan zu haben. Dafür bekommen wir von Mitseglern und anderen Skippern viel Anerkennung. Andererseits sind die Vorschriften zur Betreibung eines Traditionsseglers sehr eng und z. B. mit Sicherheitsanforderungen verbunden, die auf einem über 100 Jahre alten Schiff nicht umgesetzt werden können.« – Ein Problem, das viele betrifft und dringend politisch geklärt werden muss.



kdb

Ein besonders stolzes Original aus jenen Jahren ist die **STATSRAAD LEHMKUHL**, die 1913 auf der Werft Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde vom Stapel lief.

Aus der Epoche des letzten Aufbäumens der großen Windjammer gegen das Verschwinden von den Weltmeeren, den 1920er-Jahren, datieren die heutige **SEDOV** und die **KRUZENSHTERN**. Beide Segler wurden noch mit dem Ziel gebaut, kommerziell erfolgreiche Seefahrt zu betreiben. Als das Jahrzehnt der Schulschiffe können die 1930er-Jahre bezeichnet

werden, von denen aus der Gorch-Fock-Baureihe unter anderem noch die rumänische **MIRCEA** oder die US-amerikanische **EAGLE** segeln. Wahre Stars auf den Windjammer-Treffen der Welt sind die italienischen Schiffe **AMERIGO VESPUCCI** (1931) oder die »alten« Norweger, wie die **CHRISTIAN RADICH** (1937). Zwischen 1930 und 1945 wurden noch rund 50 Großsegler gebaut.

Selbst unmittelbar nach Kriegsende gab es bis 1949 über ein Dutzend Neubauten. Und in den 1950er-Jahren wurden



Abendstimmung im Hafen

# ANHANG

## Schiffsübersicht nach Takelagetyp

(aktive Segler und Museumsschiffe)

### Vollschiff

(einschließlich 4-Mast-Vollschiff und 5-Mast-Vollschiff)

Amerigo Vespucci; Amsterdam; Balclutha; Batavia; Bounty II; Bounty III; Carrick; Christian Radich; Cisne Branco; Cutty Sark; D. Fernando II e Gloria; Danmark; Dar Młodzieży; Dar Pomorza; Družba; Duchesse Anne; Étoile du Roy; Falls of Clyde; Georg Stage; Götheborg; HM Bark Endeavour; HMS Trincomalee; HMS Unicorn; HMS Victory; HMS Warrior; Jaramas; Joseph Conrad; Kalmar Nyckel; Khersones; Libertad, Mir; Nadezhda; North Star of Herschel Island; Pallada, Royal Clipper; Royal Louise; Schulschiff Deutschland; Sörlandet; Stad Amsterdam; Suomen Joutsen; USS Constellation; USS Constitution; Wavertree

### Brigg

Aphrodite; Astrid; Fryderyk Chopin; Gerda Gefle; Lady Nelson; Lady Washington; Maria Asumpta; Mercedes; Morgenster; Niagara; Phoenix; Poincare; Rah Naward; Roald Amundsen; Royalist; Stavros S Niarchos; Tre Kronor af Stockholm; Unicorn; Valhalla

### Bark

(einschließlich 4-Mast-Bark)

Alexander von Humboldt; Alexander von Humboldt II; Artemis; Belem; Charles W. Morgan; Cuauhtémoc; Dunbrody Eagle; Earl of Pembroke; Elissa; Europa; Gloria; Gorch Fock; Gorch Fock (I); Guayas; Gunilla; Half Moon; James Craig; Jeanie Johnston; Kaiwo Maru I; Kaiwo Maru II; Kaskelot; Kruzenshtern; Lord Nelson; Marques; Mircea; Moshulu Nippon Maru I; Nippon Maru II; Pamir; Passat; Peking; Picton Castle; Pommern; Rickmer Rickmers; Sagres II; Sea Cloud; Sea Cloud II; Sedov; Seute Deern; Sýgyn; Simon Bolívar; Star of India; Statsraad Lehmkuhl; Stedemaeght; Tarangini; Tenacious; Viking

### Barkentine (einschließlich 4-Mast-Barkentine)

Antigua; Atlantis; Barba Negra; Cervantes Saavedra; Concordia; Dewaruci; Esmeralda; Flying Cloud; Gazela of Philadelphia; Hartstocht; Iskra II; Kaliakra; Kronwerk; Leeuwin II; Lili Marleen; Loth Loriën; Mandalay; Mary-Anne II; Mercator; Our Svanen; Palinuro; Pedro Doncker; Pogoria; Regina Maris; Royal Albatross; Shabab Oman; Signora del Vento; Spirit of New Zealand; Star Clipper; Star Flyer; Störtebeker; Thalassa; Zamoura

## Sail Training Associations

Als Sail Training Association – abgekürzt STA – bezeichnen sich in mehreren Staaten in der Regel gemeinnützige Organisationen, die sich zum Ziel gesetzt haben, Fahrten auf Großseglern vor allem für junge Menschen (16 bis 25 Jahre) zu fördern. Der englische Begriff Sail Training beinhaltet dabei nicht nur im wörtlichen Sinne Segelausbildung, sondern bezieht sich auf eine vor allem auf Großseglern durchgeführte Segelausbildung zum Ziel der persönlichen (physischen und psychischen) Entwicklung und Charakterbildung.

Die erste STA wurde 1956 in Großbritannien ins Leben gerufen, um die Windjammerregatta Tall Ships' Race (1973–2003 Cutty Sark Tall Ships' Race) auszurichten und, als Folge der durch die Regatta hervorgerufenen Segelbegeisterung, um Schiffe zu Sail-Training-Zwecken zu betreiben. Seither sind weltweit 19 STA sowie zwei Organisationen in Irland und Russland, die sich ähnlicher Aufgaben annehmen, gegründet worden.

Seit 2003 sind die nationalen Organisationen in der internationalen Organisation Sail Training International zusammengeschlossen, die unter anderem die Tall Ships' Races in Zusammenarbeit mit den nationalen Organisationen der Start- und Zielhäfen organisiert. Der Verband hat seinen Sitz in Gosport, Vereinigtes Königreich.  
[www.sailtraininginternational.org](http://www.sailtraininginternational.org)

### Die einzelnen Sail Training Associations

#### Großbritannien (seit 1956/1972)

Association of Sea Training Organisations (ASTO) – [www.asto.org.uk](http://www.asto.org.uk)

#### Neuseeland (seit 1972)

The Spirit of Adventure Trust – [www.spiritofadventure.org.nz](http://www.spiritofadventure.org.nz)

#### Finnland (seit 1973)

Sail Training Association Finland – [www.staf.fi](http://www.staf.fi)

#### USA (seit 1973)

American Sail Training Association (ASTA) – [www.sailtraining.org](http://www.sailtraining.org)

#### Portugal (seit 1980)

Associação Portuguesa de Treino de Vela (Aporvela) – [www.aporvela.pt](http://www.aporvela.pt)

#### Deutschland (seit 1984)

Sail Training Association Germany (STAG) – [www.sta-g.de](http://www.sta-g.de)

#### Kanada (seit 1984)

Canadian Sail Training Association – [www.sailtraining.ca](http://www.sailtraining.ca)

## Glossar

**Bark:** Segler mit mindestens drei Masten, der an den vorderen Masten Rahsegel trägt, am letzten Gaffelsegel

**Barkentine (Schonerbark):** Dreimast-Segler mit einer Mischtakelung aus Rah- und Schratsegeln, Mischtyp aus Bark und Dreimast-Schoner. Der (vordere) Fockmast ist voll rahgetakelt, die übrigen Masten tragen Schoner- oder Gaffelsegel.

**Bermudasegel (Hochsegel):** Segel in Form eines Dreiecks. Seine vordere Kante (Vorliek) ist am Mast angeschlagen, die untere (Unterliek) wird zumeist mit Baum gefahren.

**Besanmast / Bonaventura-Besanmast:** Hinterster Mast auf Schiffen, die mit Masten hinter dem Großmast getakelt sind. In Deutschland wird der letzte Mast eines Vollschiffes meist Kreuzmast und bei einer Bark Besanmast genannt. Der kleine Bonaventura-Besanmast reichte meist über das Heck hinaus und sollte das Schiff achtern durch Winddruck belasten, um dort mehr Druck auf das Ruder zu bekommen. Er wird heute nicht mehr verwendet.

**Besansegel:** Segel in Längsschiffsrichtung am hintersten Mast

**Bramsegel:** Segel, das an eine Rah der Bramstenge angeschlagen wird

**Brasse:** Tauwerk zum Bedienen der Rah

**Brigantine:** Segler mit zwei Masten. Am vorderen (Fockmast) führt diese Mischform aus Brigg und Schoner Rahsegel, am Großmast teilweise oder ausschließlich Schratsegel.

**Brigg:** Zweimastiger Segler mit Rahsegeln an beiden Masten. Zusätzlich wird am Großmast ein Schratsegel (meist ein Gaffelsegel) gefahren.

**Bug:** Vorderteil eines Schiffsrumpfes. Den vorderen Abschluss des Bugs bildet der Vordersteven, bei Holzschiffen meist ein vierkantiger Holzbalken.

**Bugspriet:** Fest mit dem Rumpf eines Segelschiffes verbundene, über den Vorsteven bzw. das Gallion hinausragende starke Spiere, die das Vorstag zum Abstützen des Fockmastes trägt

**Dhau:** Ein in allen Anliegerländern des Indischen Ozeans zu findender Segelschiffstyp. Seine Besonderheiten sind ein bis drei einteilige Masten mit zum Teil ausgeprägtem vorliechigen Fall, großen trapezförmigen Segeln (Settee-Besege- lung) sowie weit ausfallende Steven.

**Dschunke:** Bezeichnung für eine Vielzahl ein- oder mehrmastiger Segelschiffstypen traditioneller Bauart in China

**Fleute:** Langes Handelsschiff holländischen Ursprungs mit rundem Achterschiff, stark eingezogenen Seitenwänden im Achterkastell, langgestreckter, bauchiger Form und flachem Boden

**Fockmast:** Vorderster Mast auf Segelschiffen mit mehreren Masten, außer auf Schonern und Anderthalb-Mastern

**Fregatte:** Nach heutigem Verständnis die kleinsten Kriegsschiffe, die noch in der Lage sind, selbständige Operationen durchzuführen. In der Vergangenheit hatte der Begriff verschiedene Bedeutungen, z. B. hießen im deutschen Sprach-