



Eingeteilt in 5 Abschnitte

E001-050 Allgemeines: Wind-Schiffe-Segeln-Hafenfeste

E051-100 Padua, Nordsee, Statsraad Lehmkuhl, Arbeiten im Rigg, Stad Amsterdam

E101-150 Sturm auf dem Atlantik - Karibik - historische Schiffe im Mittelmeer

E151-200 arabische Schiffe-Südsee-chinesische Schiffe-Pi-Liner-Padua

E201-240 Kruzenshtern-Wladiwostok-Pi-Liner-Hansekoggen der Ostsee

E240-268 Gorch Fock-Schwesterschiffe und GF-I in Stralsund

E300-Nachbetrachtung

Den Vortrag mit dem Titel „**Solange sie noch segeln**“ hielt ich am 7.2.2012 im Kommunalen Kino der Stadt Bad Vilbel. Er soll einen Einblick in die Welt der Segelschiffahrt ermöglichen, von der viele glauben, sie sei längst vorüber. (der Titel ist alt und schon als Kind wurde ich von einem Segelbuch mit diesem Titel fasziniert)

E001

SOLANGE SIE NOCH SEGELN



ein Lichtbildervortrag am Dienstag, den 7.2.12 19 Uhr 30



von **Hans Tuengerthal**

in der Alten Mühle in Bad Vilbel

Abenteuer mit Segelschiffen auf allen 7 Weltmeeren

angekündigt im lokalen Kulturprogramm:

Di 07.02.
19:30 Uhr
dia-Vortrag
Eintritt: € 8,-
ermäßigt: € 5,-

HANS TUENGERTHAL

»So lange sie noch segeln«




„Ick heff mol den Hamburger Veermaster sehn, To my hooday! De Masten so scheep as den Schipper sien Been“, sang Hans Albert vor einem Menschleben und beschrieb die Masten auch hoch wie Kirchtürme, bei schlechtem Wetter bis an die Wolken reichend. In den Shantys sangen die jungen Matrosen, von ihrer Sehnsucht die weite Welt kennen lernen zu wollen, aber auch von der harten Arbeit an Bord, die keinen Feierabend und keine Privatheit kannte.

Windjammer wurden die großen Segelschiffe genannt, mit denen die weiten Weltmeere bereist wurden, mit denen Tee aus China, Weizen aus Australien oder Guano aus Südamerika geholt wurde. Seit 100 Jahren werden die stolzen Großsegler immer weniger. Aber noch gibt es überraschend viele. Der ehemalige Erdkundelehrer und aktives Mitglied der „Tallshipfriends“ hat sehr viele kennen gelernt, auf etlichen ist er als Trainee und Teil der Mannschaft, selten als Passagier mitgesegelt. Er hat das Leben an Bord kennen gelernt und möchte davon berichten, solange sie noch segeln. Lehnen sie sich zurück, lassen sie sich in eine scheinbar vergangene Epoche zurück versetzen, erfahren sie von Abenteuer auf den 7 Weltmeeren, staunen sie über die Leistung, wenn eine Busladung von Männern in ein über 100 Meter langes Schiff so in den Wind bringt, dass es genau dahin schwimmt, wo es hin soll: durch Wind und Sturm, Flaute und Meeressströmungen.

Genießen Sie einen konventionellen Lichtbildervortrag mit ungewöhnlichen Fotos von allen 7 Weltmeeren, mit Schiffen aus verschiedenen Epochen. Lernen Sie ein wenig mehr von unserer wunderschönen Welt kennen ... und lassen Sie sich Geschichten von „Gorch Fock“ und Flying P-liner erzählen.

das Logo: behüte die Erde

Mit diesen Informationen wurde der Vortrag im Kino-Programmheft angekündigt
im Bild die Soerlandet aus Norwegen

E003	
E004	Selbstgestellter Auftrag ist, Ihnen verehrte Zuschauern die Welt der Großsegler und Windjammer vorzustellen oder Ihnen wenigstens bewusst zu machen, dass es eine Epoche gab, die als Bindeglied zwischen der Mechanik des 19 Jahrhunderts und der Elektronik des 20 Jahrhunderts eingeordnet werden kann. Segelschiffe waren gewissermaßen die Optima der Mechanik für die Fortbewegung zu Wasser. Segelschiffe waren die wichtigsten Transportmittel in einer Zeit, die als Zeitalter der Planetarisierung bezeichnet werden kann, denn zur Nutzung der Reichtümer unseres Planeten wurde das planetarische Windsystem erforscht und genutzt, es war gewissermaßen die Vorzeit der heutigen Globalisierung.
E.005	
02	Mein Bildmaterial stammt auch aus der alten Zeit. Es sind fast ausschließlich Dia, die ich in dem vergangenen ½ Jahrhundert geschossen habe, einen Teil habe ich

	hier in meinem Diazimmer geordnet. Für meinen Vortrag nutzte ich auch Repros von eigenen digitalen Aufnahmen und habe auch andere Vorlagen kopiert, das aber erkennen Sie deutlich. Weil die verwendeten Bilder überwiegend Dia sind und später digitalisiert wurden, ist die reproduzierte Qualität für diese Dokumentation entsprechend bescheiden. Wenn es möglich war, habe ich dafür Original-Digitalbilder eingesetzt, weil ihre Reproduktion deutlich besser ist. <i>(seit 2006 mache ich auch Digitalbilder)</i>
E005	
003	Segelschiffe, was sind das? Man kann die Frage aus zwei unterschiedlichen Perspektiven beantworten. Einmal: Als ich ein kleiner Bub war, waren sie für mich, wie für viele andere Jungens damals auch, Träger für Träume, nämlich die Wunder der Welt kennen zu lernen und mit ihnen dahin zu gelangen, wo diese Wunder vermutet werden könnten. Segelschiffe waren die besten Mittel Fernweh zu behandeln. Um die Maßstäbe dieses Bildes zu verdeutlichen: Der Blick geht aus 50 Meter Höhe zum Bug. Vorne am Ende des Bugspriets sitzt ein erwachsener Mann.

E006



Die andere Perspektive: Segelschiffe sind bis zu 100 Meter **lange Kisten**, deren Eigentümer diese Kisten ohne Motorkraft, nur mit Naturkräften von A nach B befördern möchten. Und B kann am anderen Ende der Welt sein. Dazu sind Segel nötig, die den Wind einfangen. Die 8 Masten dieser beiden einstigen deutschen Segelschiffe Padua und Kommodore Johnson tragen mehr als 7000 Quadratmeter Segeltuch. Unser Lichtbildervortrag wird auch ein Geschichtsvortrag werden.

E007



O5

Es leuchtet ein, dass es nicht leicht ist, solch großen Kisten zu den gewünschten Orten **ohne Motorkraft** zu befördern. Deshalb benötigen wir ausgebildete und belastbare Teams, Mannschaften genannt, die die Schiffe und die Naturkräfte kennen und benutzen können. Ein Beispiel eines solchen Ausbildungsschiffes ist die berühmte Gorch Fock der Bundeswehr, die hier in Bremerhaven am Kai liegt.

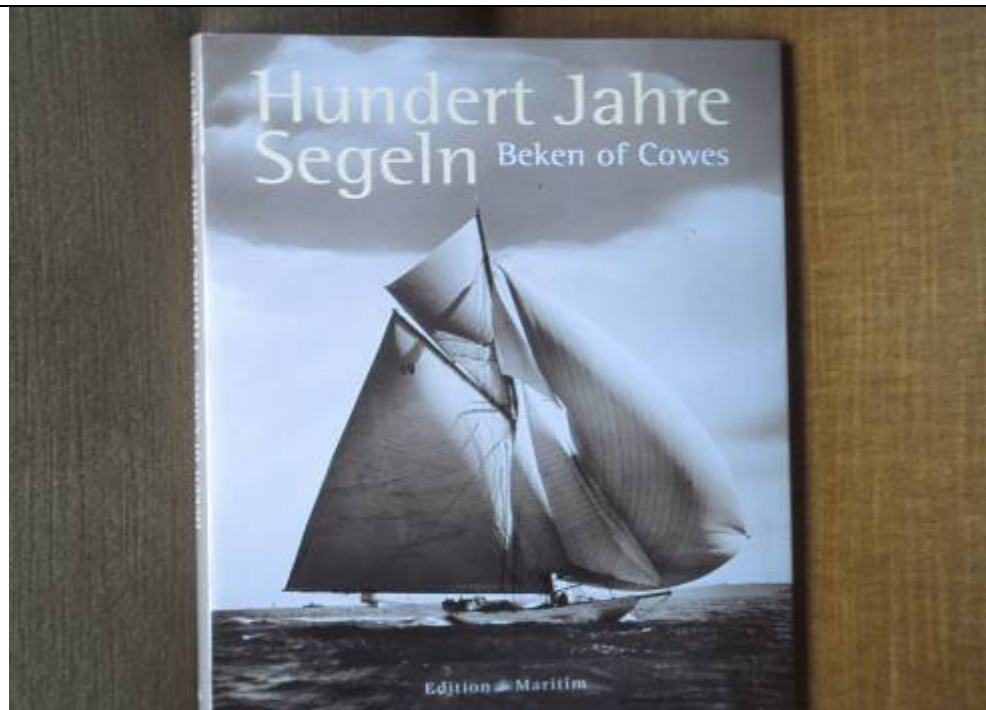
E008	
06	Der Wind wird seit alters her als treibende Kraft genutzt. Bekannt sind die Windmühlen, bekannter sind die Segelschiffe. Auf diesem Bild aus den Niederlanden kommt der Wind von halb links und dreht die Windmühlenflügel. Wenn wir die Windrichtung auf das Segelschiff beziehen, kommt er von rechts vorne, von Steuerbord, wie deutlich am kleinen Vordersegel (Stag-Fock) erkennbar ist.
E009	
	Wind entsteht durch Druckunterschiede ungleich erwärmter Luft. Die Windgeschwindigkeit wird in Beaufort gemessen, wobei „0“ windstill bedeutet und „12“ Sturm. Hier sehen wir Windsurfer, die mit ihren Segeln wie Libellen über das Wasser huschen. Weil die Surfer nicht nur vom Wind geschoben werden, sondern durch entsprechende Segelstellung auch gezogen werden, lassen sich Geschwindigkeiten erreichen, die viel größer sind als die eigentlichen Windgeschwindigkeit. Hier surfen einige besonders Talentierte vor der Küste Sünglands bei Europa-Meisterschaften.

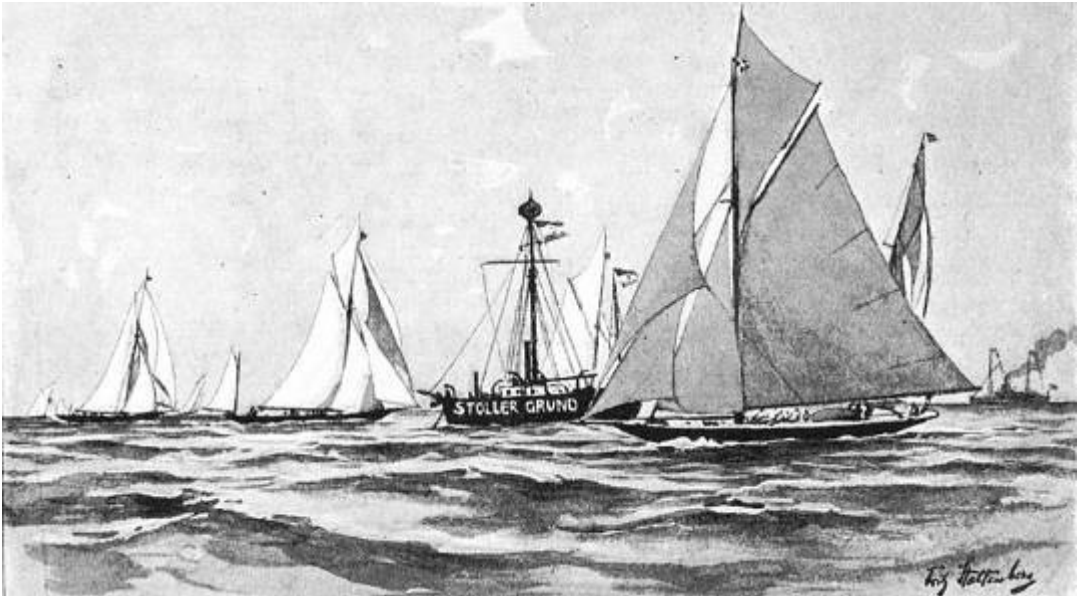
E010



Hier in England wurde der **moderne Segelsport** geboren. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts, also zur großen Zeit der britischen Überseeaktivitäten. Zwischen der Insel Ile of Wights und dem englischen Festland trafen sich alljährlich die Reichen und die Schönen zu Sport- und Wettveranstaltungen. Die **Week of Cowes** entstand daraus, die erste bedeutende europäische Sportveranstaltungen zu Wasser: Segelrennfahrten. Hier jagen wie vor 100 Jahren 2 Segelboote um die Wette um Erster zu werden.

E011



	Bei der Week of Cowes entwickelte sich nicht nur ein bis dahin unbekannter Jet-Set, sondern auch neue Erkenntnisse der Aerodynamik und der Segeltechnik und schufen so Voraussetzungen für technische Erfindungen, die in der Nautik gebraucht wurden, aber auch die Aeronautik beflügelte. .
E012	
	Kaiser Wilhelm war als Neffe des britischen Königs nicht nur oft Gast der Week of Cowes , sondern er wollte in Deutschland eine vergleichbare Segelveranstaltung erleben und so kreierte er 1883 die Kieler Woche . Das Bild ist von 1895 und zeigt typische Segeljachten.
E013	
	Inzwischen entwickelte sich die Kieler Woche zur weltweit größten und bekanntesten regelmäßig stattfindenden Segelveranstaltung. Nach dem Motto " <i>von England lernen, heißt siegen lernen</i> " übernahm der Sport insgesamt viele Normen aus dem vereinigten Königreich, auch die Forderung nach Fairness (Werbefoto der Kieler Woche)

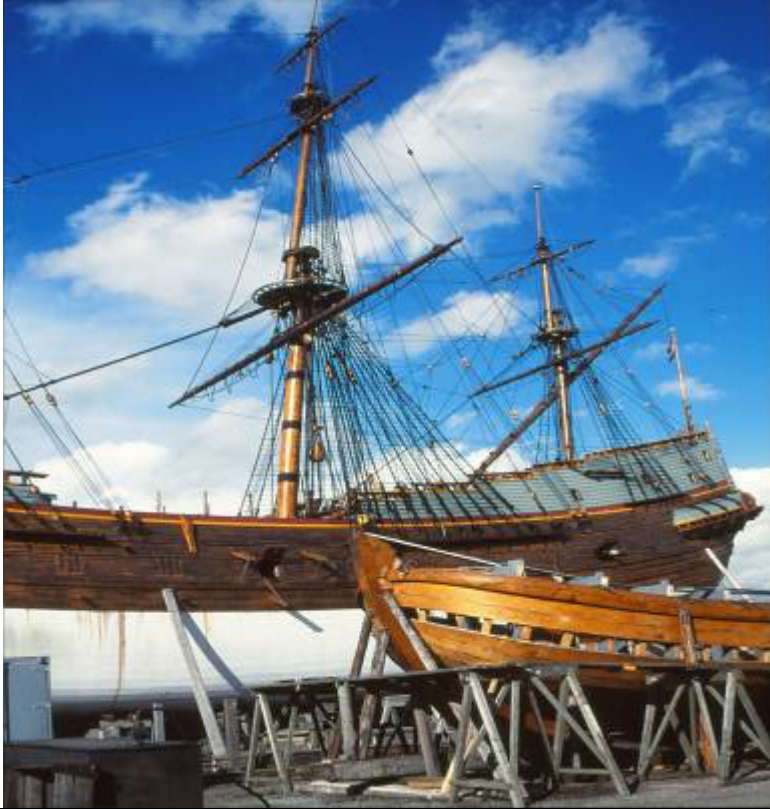
E014



Damals, vor 100 Jahren war die **Hochzeit der lastfahrenden Großsegler**, und die sollen nun im Focus unserer Betrachtungen stehen. Heute gibt es nicht mehr viele dieser großen und großartigen Frachtsegler, aber bei den Hafenfesten an der Waterkant können wir die letzten Zeugen dieser vergangenen maritimen Epoche kennen lernen.

E015



	Ein wenig Geschichte der Seefahrt: In den vergangenen Jahrhunderten wurden Segelschiffe grundsätzlich aus Holz gebaut, die höchstens 40 Meter lang waren, meist aber die 30 Meter nicht überschritten, also baumklang waren. Einen Eindruck gibt die kleine Flotte der Replicae (originalgetreuer Nachbauten) einer Flotte von 1650 in den USA. Auch das vergleichbar aussehende 3-Mast-Segelschiff Mayflower, mit der die Pilgrimfater nach Amerika auswanderten, hatte gerade eine Länge von 28 Metern, einschließlich des Bugsprits.
E016	 Nach der Entdeckung Amerikas verlagerten sich die wirtschaftlichen Aktivitäten von Ostsee und Mittelmeer verstärkt in Nordsee und Atlantik, wo nach Spanien und England vor allem die Vereinigten Niederlande führend im Schiffsbau wurden. Hier baute eine Werft von 1985 bis 1995 einen klassischen Ostindienfahrer. Mit wissenschaftlicher Begeleitung erfahren moderne Menschen welchen hohen Wissensstand damals die Schiffsbauer hatten und mit welcher Perfektion gearbeitet wurde.
E017	

	Das von 1628 stammende Kauffahrtschiff erreichte eine Länge von mehr als 50m und wurde mit Segeln von ca 1200 qm Fläche geschoben. Diese Galeone war eines der größten und besten Handelsschiffe - und dennoch sank es. Von den 341 Reisenden konnten sich die meisten retten und schufen eine Legende des Horrors, denn nach der Rettung kam Hunger, Durst und Entbehrung. Als 1970 das Wrack gefunden wurde reifte der Plan, das Schiff wieder auferstehen zu lassen. Dieses vorbildlich rekonstruierte Schiff vermittelt uns Kenntnisse, die damals zur Seefahrt benötigt wurden: Auf 2 Gegebenheiten möchte ich hinweisen. 1 der Rumpf der Galeone ist sehr rund und auf der Wasserlinie mit 15 Metern am breitesten. Dadurch erhält es eine überraschend stabile Wasserlage. 2. die damaligen Rahsegel erlauben nur ein Schieben durch, kein Kreuzen gegen den Wind.
	
E018	Damals kam auch der Begriff Windjammer auf. Das hat aber nichts damit zu tun, daß der Wind in den Segeln und Tauen jammert, sondern es kommt aus dem Englischen von "to jam", nämlich schieben. Das gilt vor allem für die Rahsegler, die durch den Wind geschoben werden, aber die dreieckigen Schratsegel verstärken noch den Sogeffekt, der die Geschwindigkeit steigern hilft und so besser seitliche Winde nutzen helfen

E019



Bleiben wir ein wenig in den USA: Der Norden, die Neuenglandstaaten sind nicht nur bildhübsch, sondern auch waldreich. Ausgezeichnetes **Kiefer-Holz für den Schiffsbau** wächst hier und hat die Werftindustrie beflügelt.

E020



Hier an der Ostküste der USA entstand z.Z. der Unabhängigkeitskriege, also vor ca 250 Jahren, ein eigenwilliger Schoner. Sein **Bug ist messerscharf** und konvex gebogen. Er zerschneidet das Wasser und hat bezogen auf seine Länge wenig Wasserverdrängung. Diese ursprünglich als Lotsenschiffe verwendeten Schnellboote, waren den trägen britischen Handelsschiffen weit überlegen, was die Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit anging. Diesen Bug nannte man Klipperbug (to clip=schneiden).

E021



Nach dem Schnitt dieses eleganten Lotsen- und später Schmuggelschiffs wurden vor ca 150 Jahren Handelsschiffe nachgebaut, die **Klipper** genannt wurden. Von diesen frühen Klippern sind keine mehr erhalten, der letzte wird an der Küste von Maine als technisches Denkmal zu retten versucht.

E022

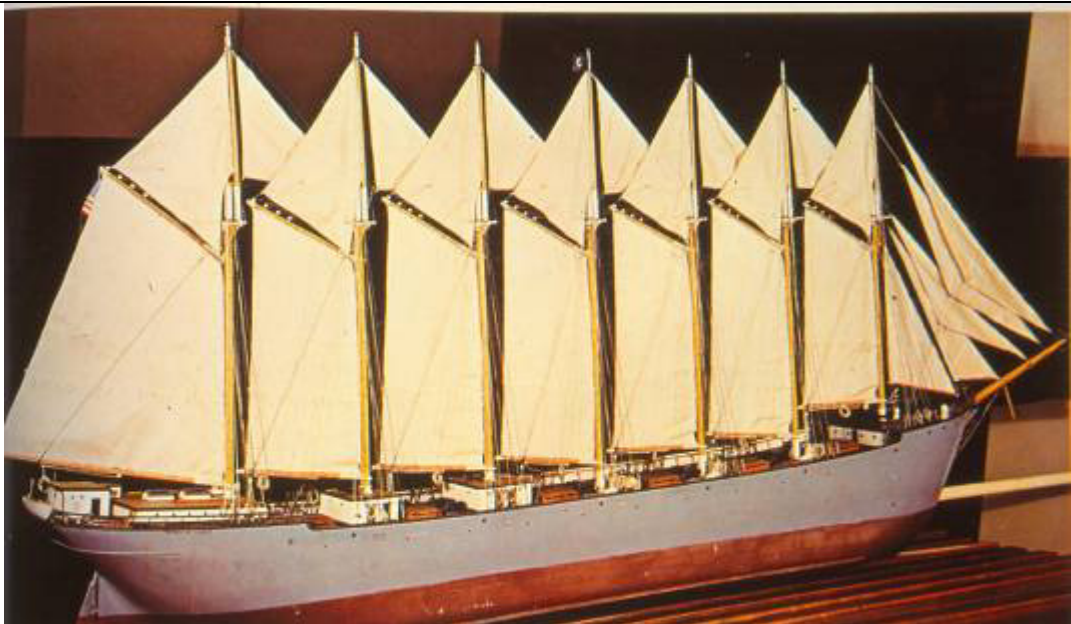


Bild aus einem Museum in Maine

Dabei waren das beeindruckende Boote. Bis zu 7 Masten hatten diese **Gaffelschoner**, sie galten für die Küstenschifffahrt als ideal, denn sie konnten ausgezeichnet die seitlichen Winde aufnehmen und so bei konstantem Seitenwind hin und her segeln.

Die Masten wurden nach den Wochentagen benannt, der erste war der Montags-, der letzte Sonntags-Mast. Modell in einem ansässigen Museum

E023



In Nordamerika sind die **Klipperbugs** erhalten geblieben. Blick in einen Ostküstenhafen in Maine. Die Segler verdienen heute ihren Unterhalt überwiegend im Tourismusgeschäft.

E024



Einige **Klipper und Windjammer** sind erhalten geblieben. Wir sind im Hamburger Hafen und schauen vom Bug der Kruzenstern, wie die vorhin genannte Padua heute heißt. Sie wurde, wie erkennbar ist, **aus Stahl gebaut**, die Platten sind mit einander vernietet. Den 10 Tonnen schweren Anker hält eine 10 Tonnen schwere Ankerkette.

	Im Hintergrund eine der letzten segelnden Viermast-Barken, die heutige Sedov. Und rechts ein neuer Großsegler, die russische Mir. Während die beiden Alten einst Fracht fahrenden Segler ein rundes Heck haben, wurde dieses sowjetische Reformschiff (aus polnischer Produktion) 1986 mit einem Kastenheck gebaut.	
E025		
	1989 Hafenfest in Hamburg. Mehr als 1 Millionen Gäste bestaunen die Segler und Windjammer. Am ältesten Hafenfest des Kontinents, dem 823en Fest. Seit 1977 werden die Hafenfeste dank der Anwesenheit der Großsegler aus aller Welt zu wahren Volksfesten mit bis zu 1 1/2 Millionen Besuchern.	
E026		
	Die Masten der Segler so dicht bei einander, dass von einem Mastenwald gesprochen werden kann. So sahen früher die belebten Häfen aus. Damals waren die	

	Segler aus Holz, aber seit 150 Jahren werden die Masten aus Stahl gebaut, bei Rennbooten aus Fiberglas. Eine Gruppe von Kajaktouristen versuchen von See aus an die stolzen Segler zu kommen.
E027	
	So gehe ich auf eines der Hafenfeste. Riesige Menschenmengen haben sich eingefunden. Alle wollen einmal einen der stolzen Segler betreten. Mit meinem Abzeichen, das mich als Trainee ausweist, brauche ich nicht warten, bis ich am Ende der Warteschlange dran komme, sondern ich gehe vor und mit dem nächsten Schub darf ich während der Besuchszeit der Boote an Bord.
E028	
	Die großen Schiffe haben wirklich Masten so hoch wie Kirchtürme der alten Hafenstädte. Hier die Khersones, einst sowjetischer Ausbildungssegler vor dem hamburger Michel. Diese Schiffe wurden in der Sowjetunion unter dem Ministerpräsident Gorbatschow gebaut und die damals gebauten Großsegler werden als Perestroika-Flotte bezeichnet. Die ersten hießen Mir und Druschba Frieden und Freundschaft.

E029	
	Die Perspektive bringt es scheinbar: Beide Segler sind Vollschiffe, das vordere große Schiff rechts ist die 1927 gebaute Sörlandet (Südland) und ist das kleinste heute noch segelnde Vollschiff (64m). Es ist in Norwegen ein bekanntes Schiff, weil mit ihm berühmte Filme gedreht wurden. Der kleine Segler links ist die 1957 gebaute sowjetische Mir mit ca 110 M Länge (zusammen mit den andren der Peristroika-Flotte) das längste Vollschiff. Kennzeichen sind die 3 gleich hohen Masten (49m), das Kastenheck und die durchgehende Bordwand. Das blaue Band erinnert an das 1992 gewonnene Trans-Atlantik-Wettrennen. Ein ungewöhnliches Bild, denn eigentlich können die Segler nur in eine Richtung segeln
E030	
	Von den Mastspitzen der Großen wirken die anderen Segler klein. Hier fotografiere ich aus 53 Meter Höhe der Sedov auf die 23 m lange Brigg Aphrodite (NL). Dieser Schiffstyp war vor 100 Jahren ein sehr häufiger Frachtsegler in Ost- und Nordsee.

E031



Die Hafenfeste haben sich in den letzten Jahren zu großen Event-Veranstaltungen entwickelt, da kommt, was schwimmen kann; dabei sind auch viele **historische Schiffe**, wie die *Shtandart* aus Petersburg, die einen typischen russischen Handelsfahrer des 18. Jahrhunderts wiedergibt. Im Vordergrund die russische Flagge mit weiß-blau-rot. Wir werden dieser Flagge noch oft begegnen.

E032



Werbefeld

Zu den Hafenfesten gehören aber nicht nur Schiffe, sondern auch **Shanty-Chöre**. Dieses Werbefeld aus Verden zeigt die typische Kleidung, nämlich die alten Matrosenhemden und die üblichen verwendeten Musikinstrumente, das Schifferklavier und die Gitarre. Die Themen der Lieder sind meist das weite Meer und die Sehnsucht nach Hause.

EO33



Abends, wenn das Fest ausklinkt, da bleibt noch mancher und singt von seinen Sehnsüchten, auf Segelschiffen die Welt kennen zu lernen und dann wieder gesund zu seinen Liebsten zurück zu kehren. (im alten schottischen Handelshafen Leith)

EO34



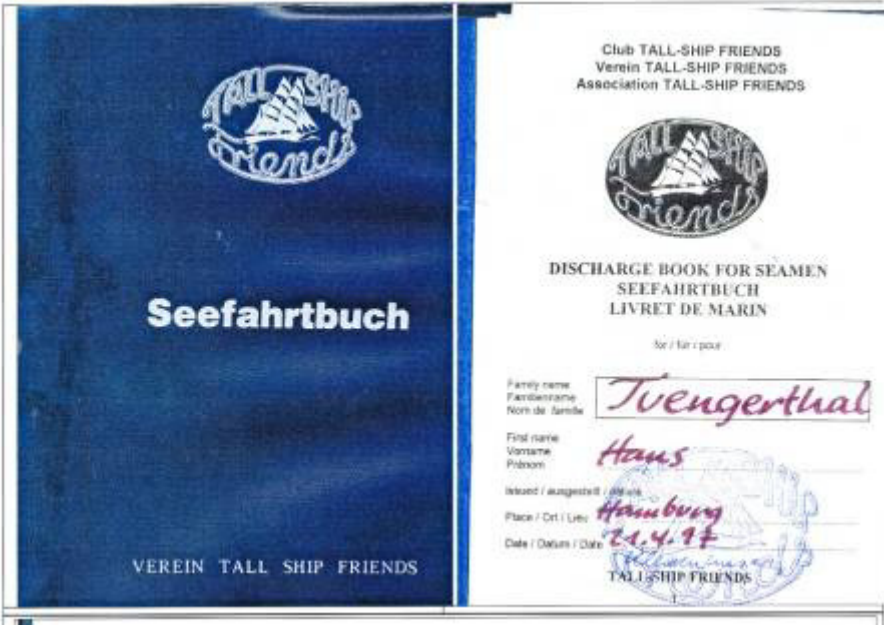
Die Hafenfeste sind auch Begegnungen der **Seefahrtsbesessenen** geworden – die Werbung für ihr Hobby machen – dazu gehören auch Geschäfte. Und dazu gehört auch das Mitsegeln für Geld. Die breiten Angebote auf Großseglern, die heute selbstverständlich sind, waren vor 25 Jahren nicht vorstellbar.

E035	
	Stolze Parade: Diese großen Hafenfeste besuchen gerne die Ausbildungsschiffe der nationalen Marinen. Hier begrüßen uns die mexikanischen Kadetten auf der Bark Chautomoc im Hafen von Warnemünde. Den Matrosen der Nato-Staaten ist es untersagt diese imponierende Präsentation zu fahren, denn dort oben auf den Rahen zu stehen ist ausbildungsmäßig unwichtig, aber gesundheitlich riskant.
E036	
120606	Die Mannschaft der Kriegsmarine sind Matrosen und in den Hafenstädten gern gesehene Gäste. Die kleidsame Uniform der Kriegsmarine wird selbstbewußt getragen. Hier die Mannschaft eines lateinamerikanischen Kriegsschiffes. Stolz sind die Mannen auf ihre Uniform, auf ihr prächtiges Schiff und ihre Rolle als Repräsentanten ihres Staates.

E037	
16B	An den großen Hafenfesten nehmen nicht nur die Marine der Nationalstaaten teil, sondern auch die zivilen Mannschaften von Sportseglern. Hafenfeste sind großartige Veranstaltungen geworden, wobei inzwischen die Feste auf einander abgestimmt wurden, so dass möglichst in jedem Wochenende in einer andern Hafenstadt ein großes Fest Besucher aus Nah und Fern anlockt.
011 E038	
	In sie reihte ich mich gerne mit meiner Fantasieuniform. Ich trage normale Jeans-hemden und Jacke, dazu einen Marinekragen, auf einem russischen Ausbildungsschiff erworben. Die 3 weißen Streifen gehören sowohl zur russischen als auch amerikanischen Marine-Uniform und stammen aus der englischen Tradition und erinnern an die 3 legendären Siege des größten britischen Seeheldens, Admiral

	Nelsons. Das Abzeichen am Kragen weist mich als aktiver Teilnehmer des Cutty-Sark-Race aus und verschafft mir überall Eintritt. An der Jeansmütze ein Abzeichen der Sedov, jenes Schiffes auf dem ich als Trainee mitsegel durfte. (1995)
E039	
)	"Wer segelt denn auf solchen Seglern mit?" werde ich bisweilen gefragt. Das ist je nach Region und Land ungleich. Natürlich haben die Menschen an der Waterkant einen andern Bezug zum Meer als die Bewohner Oberbayerns. Wenn alle 5 Jahre in Amsterdam die große Sail stattfindet, dann kommen mehr als eine Million Besuchern, das entspricht 8% der niederländischen Bevölkerung. Für die jungen Norwegern gehört es zum Selbstverständnis einmal in der Jugend auf einem der traditionsreichen Großseglern mitgearbeitet haben. Hier segel ich mit zwei Abschlußklassen einer norwegischen Schule von Bergen nach Trondheim.
E040	
	Jetzt mal zum Leben an Bord: Der Chef ist der Kapitän und der hat immer recht. ER ist "<i>the Man next God!</i>" Wie wird man Kapitän? Wenn ein Seemann das nautische Patent auf einer Seemannsschule erworben hat, kann er vom Reeder einer Flotte berufen werden. Das Nautikstudium (das einem Fachhochstudium entspricht)

	befähigt dazu, ein Schiff jeglicher Größe weltweit führen zu dürfen. Neben dem "Führerschein" erwirbt man technisch und wirtschaftswissenschaftliche Kenntnisse. Die Aufgabe eines Nautikers besteht nicht nur darin das Schiff "sicher zu fahren", sondern auch das Unternehmen Schiff zu managen / führen. Zur Ausbildung gehört auch Persönlichkeitsbildung.
E041	 Die Segelschiffe auf denen wir segeln, haben eine Stammcrew die hervorragend ausgebildet ist, dazu gehören natürlich auch komplizierte Rettungsübungen.
E042	 Wir nennen uns Trainees, auf Norwegischen Schiffen auch Kadetten. Auf einigen Schiffen, zB den Norwegern ist es selbstverständlich mitzuarbeiten, allerdings muß niemand ins Rigg, also in die Masten steigen. Dafür werden dann Arbeiten in der Küche oder auf Deck übernommen. Wenn nichts zu tun ist, findet theoretischer Unterricht statt. Ihn erteilt meist der Maat, also der Obermatrose, der jeweils "Wachenfürer" und Bezugsperson ist.

E043	
055 (056)	Am Ende des Törns wird auf Wunsch ein Zertifikat, bzw ein Diplom ausgestellt, darauf sind alle sehr stolz.
E044	
	Außerdem führen viele ein Seefahrtsbuch, in dem die Törns und Reisen eingetragen werden. Ich habe inzwischen mehr als 10 große eingetragene Törns, zusammen, mehr als 10000 See-Meilen, also 16000 km, das wäre 1/3 der Reise um die Erde

E045



Auf einigen Schiffen, vorwiegend auf den Norwegern, bekommen die Trainees beim Anheuern eine **Hängematte**, und wenn alle anwesend sind, werden sie in eine der 3 Wachen, also Mannschaften, eingeteilt. Dazu werden ihnen Nummern gegeben, die anschließend ihre Namen ersetzen, denn es wird die Individualität minimiert und das Team gefördert. Unter dieser Nummer nehmen sie am Apell teil.

E046



	Im Deck sind Haken mit Nummern befestigt, da hängt man seine Hängematte ein, die aber nur zur Schlafenszeit benutzt werden können, ansonsten schlafen die anderen Wachen. Unter den Hängematten sind Bänke befestigt, in denen kann der Matrose sein Gepäck, in der Regel einen Seesack unterbringen. Auf diesen Bänken sitzt er, wenn er isst, denn dazwischen lassen sich Tische aufklappen. Nicht alle Schiffe haben eine Mannschaftsmesse.
E047	
	Die Mannschaft schläft Schulter an Schulter. Ich schlafe lieber in den Matten als in Kabinen, weil sie sich nach der Schlagseite, der Kränkung richten und immer gleichmäßig hängen, während der Seemann in einer Bettkoje bei Krängung immer in eine Ecke gerollt wird.
E048	
	Der Tag wird in 4-Stundenrhythmen eingeteilt. 4 Stunden sind eine Wache, die sich zu 8 Halbstunden gliedern, die jeweils mit einem Glockenschlag angezeigt

	werden. Wenn man/frau nicht im Arbeitseinsatz ist, stehen uns fast alle Räume zur Verfügung, hier die Messe, in der auch Besprechungen stattfinden.
E049	
	Die Brücke, also der Raum wo die Navigation berechnet wird, ist grundsätzlich im hinteren Teil, des Schiffes. Und Laien wie ich können nur staunmen, welche modernen Instrumete heute zur Navigation eingesetzt werden. Dazugehört natürlich das GPS, aber auch Sonarsysteme, die z.B. von den Hafenbecken 3-dimensionale Raumbilder erstellen und alle Unebenheiten im nahen Untergrund zeigen. Weil die alten Segler z.T. unter Denkmalschutz stehen, ist es schwierig die modernen Gerätschaften einzupassen, das ist die Brücke der "Stad Amsterdam".
E050	
	Die Steuerpulte der modernen Russen in der Perestroika-Flotte erinnern eher an Kommandozentralen bei Kraftwerken. Aber eins ist klar, Segelschiffe, die zahlende Gäste mitnehmen wollen, müssen sehr hohe Sicherheitsstandarts erfüllen. Das

	Alter, das inzwischen die einstigen deutschen Schiffe erreicht haben, war früher nicht vorstellbar. Die Statsraad Lehmkuhl 1914 als Großherzog Friedrich August für den „Deutschen Schulschiff-Verein“ gebaut wird 100, die Sedov (1921) ist 90, die Padua 85 Jahre! Vor 100 Jahren zur hohen Zeit der Großsegler wurde eine Lebensdauer von 10 Jahren angenommen
E051	 A photograph of a wooden nail block, a traditional tool used on sailing ships for crew management. It has a grid of holes, each with a small metal pin. A white sign with the text 'DO NOT TOUCH' is placed in front of it. The block is sitting on a wooden surface, and a small container of pins is visible below it.
	Die Kontrolle über die Mannschaft an Bord ist selbstverständlich. Sie beginnt mit dem Appell vor jeder Wache, also Dienstphase, dann folgt am Ende der Wache der nächste Appell. Will im Hafen einer der Mannschaft das Boot verlassen, zeigt er das an diesem Nagelblock. weil jeder eine Nummer hat (zB Hängematte, Apell) steckt er, wenn er das Boot verläßt den Pin in das für ihn reservierte Loch. Wenn er zurück kommt zieht er ihn wieder raus.



auf diesem Kartenhnausschnitt ist fast die Hälfte der Erdoberfläche wieder gegeben, die Linien geben Reisen wieder, davon die Reisen von Honolulu nach Wladiwostok