



HINSTORFF

# DIE WELT DER TRADITIONSSEGLER

KLAUS-DIETER BLOCK | BRITTA TRAPP







Unweit vom Amsterdamer Schifffahrtsmuseum liegt die AMSTERDAM, ein 1985 bis 1989 als Replik eines Ostindienfahrers aus dem Jahre 1745 gebautes Vollschiif.

# DIE WELT DER TRADITIONSSEGLER

KLAUS-DIETER BLOCK | BRITTA TRAPP



HINSTORFF

# INHALT

## Vorwort

### Traditionssegelschiffahrt – Ein Phänomen im 21. Jahrhundert

Erstaunliche Zahlen von einer unerwarteten Renaissance  
Ein maritim-touristisches Produkt mit Tiefgang: Attraktion für Millionen

### Wo segeln wir hin? Organisationen rund um die Traditionssegler

Mitte des 20. Jahrhunderts – Beginn der Renaissance der Großsegler  
Engagement auch für die vermeintlich »Kleinen«  
Baltic Sail – Traditionssegler für die Ostsee

### Maritime Feste als optischer und atmosphärischer Genuss

»Sie kommen!«  
Hoher Aufwand, aber phantastische Effekte  
Maritime Feste an Deutschlands Küsten

### Törn durch die Jahrhunderte: Die Ostsee und die Traditionssegler

Zeugnisse aus einem aufregenden Jahrtausend  
Nicht nur Repliken, sondern auch Originale  
Die polnische Windjammer-»Schmiede«

## Die Schiffe: Vom Vollschiiff bis zum Zeesboot

Eine maritim-historische Segelstippvisite  
Segelschiffskunde der noch Aktiven

## Die »Macher« – Mit Mut und Enthusiasmus für alte Traditionen und für die Zukunft

Die »Demografie« der Segelschiffe  
Neubau für die nächsten 100 Jahre?  
ALEX II – Großsegler für eine neue Zeit

## Segeltörns auf den Meeren dieser Welt

Besondere Neugier und Kommunikationsfähigkeiten  
Segeltörn in die Geschichte  
Vom Tagestörn zur Weltumseglung

## Anhang

Schiffsübersicht nach Takelagetyp  
Organisationen und Kontakte rund ums Segeln  
Sail Training Associations  
Glossar  
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 einzeln vorgestellt und ihre spannenden Schiffsbiografien begeistern Leser rund um den Globus. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass die Traditionsseglerszene 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 Kommendes ausstrahlen.



**Die norwegische SÖRLANDET ist das älteste noch aktive Vollschiff. Gebaut 1927, ist es mit 65 m und 1236 m<sup>2</sup> Segelfläche attraktiver Gast auf Windjammertreffen.**

Was und wer stecken hinter dieser also nur auf den ersten Blick nostalgischen Bewegung der Traditionsschifffahrt, 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, selbst an Bord des persönlichen Traumschiffes »mitzusegeln«. Und um die Sache abzurunden, gibt es auch etwas Theorie in Form einer kleinen Schiffskunde. Was unterscheidet einen Windjammer von einem Schoner, was ist eine Barkentine oder ein Toppsegelschoner? Das sind zwar keine Eintrittsfragen, um an einem maritimen Fest teilnehmen zu können, aber wer so etwas weiß, fühlt sich inmitten eines

Treffens von Traditionsschiffen gewiss noch ein gutes Stück wohler – und kann durchaus Imagepunkte im Kreise der segelbegeisterten Familie sammeln.



Der größte, älteste und immer noch aktiv segelnde Windjammer der Welt: Die russische SEDOV (Baujahr 1921) ist mit nahezu 4200 m<sup>2</sup> Segelfläche und 117,5 m Länge bis zu 18 Knoten schnell.

Angereichert ist die nun beginnende Reise durch »Die Welt der Traditionsegler« mit statistischen Übersichten zu maritimen Festen und den Traditionsschiffen, einem Glossar mit Begriffen aus der Seglerwelt sowie einer Schiffstypologie mit Zeichnungen des Rostocker Grafikers Jochen Bertholdt.

Klaus-Dieter Block & Britta Trapp  
Rostock, im April 2012



Im Darling Hafen von Sydney ist das VollschiFF ENDAVOUR beheimat. Die Replik des Schiffes von James Cook wurde 1994 in Dienst gestellt und setzt immer

wieder Segel zu spektakulären Törns, wie 2011 und 2012 zur Umrundung  
Australiens.

# 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 Antriebserfindung 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 unnützlich 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 kommerziell 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!



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

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 Otmar Schäuffelen (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 Schäuffelen 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 HUMBOLDT (Baujahr 1906, D/Umbau zur Bark 1986) belegt. Aber es kommt auch im neuen Jahrtausend attraktiver Zuwachs dazu, beispielsweise mit dem Clipper STAD AMSTERDAM (Baujahr 2000, NL), dem Toppsegelschoner GULDEN LEEUW (2010, NL) oder dem Neubau der deutschen Bark ALEX II.

Selbst in einer Enzyklopädie mit über 400 Seiten können nicht alle Traditionssegelschiffe erfasst oder behandelt werden. Aber die wichtigsten und die repräsentativen sind bei Schäuffelen/Böhm abgebildet und beschrieben. Und daraus ergibt sich folgendes Bild: In mehr als 50 Ländern der Welt auf vier Kontinenten gibt es heute knapp 350 aktive Großsegler. Darunter sind ca. 25 Vollschiffe, 35 Barken, ein Dutzend Briggs sowie jeweils rund 20 Barkentinen und Brigantinen. Die Mehrzahl der mit Rahsegeln bestückten Schiffe stellen mit 60 oft besonders prachtvollen Exemplaren die Toppsegelschoner. Rund 170 Schiffe sind Schoner oder Kutter. Darüber hinaus gibt es über 60 festliegende Großsegler, die heute von Kommunen, Vereinen oder anderen engagierten Trägern als Museums- oder Denkmalschiff genutzt und unterhalten werden.

Interessant ist auch die geografische Sicht auf das Thema. Zwei Drittel der Großsegler sind in der Nordsee, im Nordatlantik und in der Ostsee beheimatet. Allein in der Ostsee, dem »Meer der Traditionssegler«, sind rund 40 Prozent von ihnen zu Hause.



**Der letzte noch segelnde P-Liner: Die als PADUA 1926 gebaute 114,50 m lange Bark ist heute das unter russischer Flagge segelnde Schulschiff KRUZENSHTERN.**

Zu den Seefahrtsnationen mit den meisten aktiven Großseglern gehören mit über 70 Schiffen die Niederlande, mit knapp 70 Fahrzeugen Deutschland, die USA mit über 40, Großbritannien mit knapp 30 sowie Australien und Dänemark mit jeweils ca. 20.

Für Statistiker bieten diverse Internetseiten beim Überblick über die durch Verkäufe, Umbauten, An- und Abmeldungen bewegte Szene der Traditionssegler gegenüber einer schönen Enzyklopädie den unschätzbaren Vorteil der Aktualität. Der Rostocker Volker Gries beispielsweise betreibt seit Ende der 1990er-Jahre das Internetportal [www.tallship-fan.de](http://www.tallship-fan.de). Über 1230 Segler sind hier erfasst, von denen mehr als 920 porträtiert sind. Darunter befinden sich auch festliegende Museumsschiffe sowie eine erstaunliche Vielzahl kleiner Segler, die vor allem regional aktiv sind, beispielsweise über 60 Zeesboote. Gerade diese Boddenschiffe mit den braunen Segeln stehen beispielhaft für Verfall und Wiederaufstieg. Sie

waren Anfang der 1980er-Jahre noch vom »Aussterben« bedroht und sind heute aus dem regionalen maritimen Veranstaltungskalender nicht mehr wegzudenken.

## Ein maritim-touristisches Produkt mit Tiefgang: Attraktion für Millionen

Wo liegen die Ursachen für diese Renaissance der Segelschiffahrt? Was treibt Millionen Menschen an einem verlängerten Wochenende in die Häfen der großen Windjammer-Treffen? Ist es Nostalgie, das Träumen von der »guten alten Seefahrtszeit«, die es ja bekanntlich gar nicht gab?

## Segler im Netz

Es ist kein Problem, die Daten eines Traditionsseglers im Internet zu finden. Die Suche nach Typenbezeichnung, Heimathafen, Länge, Segelfläche etc. liefert sekundenschnell Ergebnisse von unterschiedlicher Qualität. Eine Gesamtübersicht über die sich rasch verändernde Welt der Traditionssegler, die zudem ständig aktualisiert wird, ist unter den Treffern allerdings etwas Besonderes. Volker Gries steckt seit rund 15 Jahren viel Zeit und Engagement in das Internetportal [www.tallship-fan.de](http://www.tallship-fan.de). Der Informatiker aus Rostock wehrt bescheiden ab, wenn man von »seiner« Internetseite spricht: »Es ist in den letzten zehn Jahr ein internationales Netzwerk über Traditionssegler im Netz entstanden, an dem auch Partner aus Übersee mitwirken.

Obwohl ich die meisten der mehr als zwei Dutzend Partner, von denen zehn sehr aktiv sind, noch nicht gesehen habe, hat sich eine schöne E-Freundschaft entwickelt.« Aber natürlich laufen bei dem zweifachen Familienvater die Fäden dieses Netzwerks zusammen. Er knüpft sie oft am Wochenende ... und ergänzt das Ganze mit Fotos, die er meist selbst auf europäischen Hafenfesten geschossen hat. Rund 2750 Aufnahmen zählt [www.tallship-fan.de](http://www.tallship-fan.de) bislang.

kdb

