



Trainee-Handbuch Segelschulschiff Kruzenshtern



INMARIS GROUP

Windjammer Cruising Worldwide

Copyright Inmaris

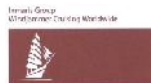


Inhaltsverzeichnis

	Seite
Inhaltsverzeichnis	2
Einleitung	3
Vor der Reise	4
An Bord	6
Sicherheit	7
Segelschiffs-Typen	9
Segelriss einer Viermastbark (Laeisz-Standardtyp)	10
Das Rahsegel, das Stagesegel	11
Bergen eines Rahsegels	12
Geschichte der KRUZENSHTERN	13
Segel – Terminologie / Kommandos	16
Windstärken	17
Glaser	17
Technische Daten der KRUZENSHTERN	18
Abläufe an Bord	19
Kleines Wörterbuch	22

Das Ausdrucken des Trainee-Handbuchs ist nur den gebuchten Trainees der Reisen auf der KRUZENSHTERN erlaubt.

Sonstiges Vervielfältigen, ganz oder teilweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von Inmaris.



Willkommen an Bord des letzten großen Windjammers!

Dieses kleine Handbuch erzählt Ihnen ein wenig von der Geschichte dieses einzigartigen Schiffes und hilft Ihnen, Ihre Reise gut vorbereitet anzutreten und sich an Bord gleich zurecht zu finden.

Die KRUZENSHTERN, gebaut 1926 in Bremerhaven unter dem Namen PADUA für die Hamburger Reederei Laeisz als letzter Großsegler ohne Hilfsmaschine, fährt heute als Segelschulschiff für die Baltische Staatliche Akademie der russischen Fischereiflotte in Kaliningrad.

Auf dem Schiff werden Berufsseeleute aller Sparten ausgebildet – Matrosen, nautische Offiziere, Maschinisten, Ingenieur-Offiziere, Funker und verschiedene Spezialisten für Fischerei. Die jungen Leute, die von verschiedenen Seeberufsschulen, nautischen Akademien (Fachhochschulen) und Universitäten kommen, absolvieren an Bord der KRUZENSHTERN ihr erstes seemännisches Praktikum, in der Regel zweieinhalb bis drei Monate. Danach setzen sie ihre theoretische Ausbildung fort. An Bord wechseln die Kadetten ihre Arbeit im Drei-Tages-Rhythmus – ein Tag Wachdienst (– wachtenaja smena), ein Tag praktische Ausbildung je nach Fachrichtung (– rabotschaja smena) – ein Tag Theorie (– utschebnaja smena).

Die Ausbildung steht auf der KRUZENSHTERN immer im Vordergrund. So können Sie hautnah miterleben, was und wie die zukünftigen Berufsseeleute lernen und bekommen Einblick in die speziellen Anforderungen dieser Berufe. Näheres über die Abläufe an Bord finden Sie im entsprechenden Kapitel dieses Handbuchs.



Vor der Reise

In diesem Kapitel bekommen Sie einige Tipps zur Vorbereitung. Zu allererst:

Nehmen Sie so wenig wie möglich mit!

Koffer oder Rucksäcke mit sperrigem Tragegestell sind nicht geeignet. Besser sind ein Seesack oder eine weiche Tasche, die man klein zusammenfalten und wegstauen kann.

Denken Sie auch daran, dass der Fußweg vom Liegeplatz des Schiffes bis zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Taxi-Haltestelle schon mal eine halbe Stunde betragen kann.

Dokumente

Innerhalb der EU genügt ein Personalausweis, für andere Häfen benötigen Sie einen Reisepass und eventuell sogar ein Visum.

Bitte bringen Sie Ihr Ticket und eine Kopie des Tickets sowie des Reisepasses oder Personalausweises mit an Bord. Vielen Dank! Wenn Sie ein Trainee-Buch oder gar ein gültiges Seemannsbuch haben – bitte ebenfalls mitbringen.

Bekleidung und Schuhe

Jeans, einige T-Shirts, ein warmer Pullover, eine wasserdichte Jacke, eine Wollmütze, das genügt. Wenn Sie mitarbeiten oder in die Takelage aufentern wollen, bringen Sie bitte Arbeitskleidung (z.B. einen Blumann), ein paar Halbschuhe oder Stiefel mit Absätzen mit. Turnschuhe sind im Rigg verboten (Rutschgefahr!), aber sonst o.k.

Der bordeigene Souvenirladen hat erstklassige Sweat- und T-Shirts, Kappen, etc. - lassen Sie ein wenig Platz in Ihrer Tasche!

Gesundheit

Es gibt einen Arzt an Bord, aber das Schiff ist nicht für die Behandlung von chronisch oder schwer kranken Menschen ausgerüstet.

Bitte stellen Sie sicher, dass Sie alle benötigten Medikamente dabei haben und diese in keinem Hafenstaat als "illegale Drogen" klassifiziert sind.

Sonstiges

Bettzeug und Handtücher werden vom Schiff gestellt und alle 5 Tage am 'Bannyi Din', dem Waschtag, gewechselt.

Strom: Das Schiff hat 220 V Wechselstrom und europäische Standard-Steckdosen. In den Schlafräumen gibt es nur wenige Steckdosen, bringen



Sie deshalb einen Mehrfachstecker mit, wenn Sie mehrere Geräte gleichzeitig betreiben oder laden möchten.

Lektüre: In der Bordbibliothek (geöffnet täglich von 20.00-21.00 Uhr, aber nur, wenn das Schiff auf See ist) gibt es eine kleine Auswahl deutscher und englischer Bücher, vorwiegend Populärliteratur.

Getränke: In der von 07.30 bis 23.00 Uhr geöffneten Traineesmesse stehen für Sie Mineralwasser, Wasserkocher, Kaffeemaschine, Tee und Kaffee bereit. Wir bitten Sie, an Bord auf Alkohol zu verzichten.

Internet / Mobiltelefone

Die bordeigenen Kommunikationsmittel sind ausschließlich für das Schiff. Während der Reise sind sie also 'weit weg von allem' – aber das ist ja schließlich der Sinn der Reise auf einem traditionellen Segelschiff, oder?

Mobiltelefone (außer Satellitentelefone) funktionieren auf See nicht. Falls Sie ein Satellitentelefon dabei haben, holen Sie bitte vor Benutzung die Erlaubnis des Funkoffiziers ein, denn es könnte die Navigationsinstrumente stören.

Bordsprache

ist Russisch, die meisten Besatzungsmitglieder sprechen aber auch zumindest ein wenig Englisch und einige sogar Deutsch. Ein kleiner Deutsch-Russischer Sprachführer ist aber trotzdem hilfreich.

Animation

Die KRUZENSHTERN ist ein Schulschiff, auf dem junge Menschen in ihren zukünftigen Berufen ausgebildet werden, kein Kreuzfahrt- oder Passagierschiff. Das Schiff hat daher keine Bar (Alkohol ist an Bord sowieso verboten), kein Animations- oder Ausflugsprogramm, außer dem, was die Trainees selbst auf die Beine stellen.



An Bord

Ihre Koje

Die Trainees schlafen in Stockbetten in Schlafräumen ('Kubrik') für 10 bis 15 Personen, Männer und Frauen gemeinsam. Es gibt aber auch einige 2-Bett-Kabinen. Für Ihre Sachen haben Sie einen Spind von der Größe eines kleinen Bahnhofs-Schließfachs (ggf. Vorhängeschloss mitbringen) und eine Schublade (Maße 70x60x20cm).

Wecken ist um 7 Uhr, Nachtruhe um 23 Uhr.

Essen

Auf See gibt es vier reichliche Mahlzeiten pro Tag (im Hafen drei), die alle in der Trainee-Messe serviert werden. Das Essen besteht aus russischer Hausmannskost, von den KöchInnen jeden Tag frisch zubereitet. Dazu gibt es immer an Bord frisch gebackenes Brot. Leider gibt es keine Möglichkeit, für spezielle Diät-Wünsche zu kochen.

Frühstück 07.30 Uhr, Mittagessen auf See 11.30 Uhr / im Hafen 13 Uhr, Tee 15.30 Uhr (nur auf See), Abendessen 19.30 Uhr / im Hafen 19 Uhr.

Arbeit

Alle Trainees bekommen eine grundlegende Sicherheitseinweisung und können auf Wunsch an der Arbeit an Bord teilnehmen. Wenn Sie ein Klettergeschirr haben, bitte mitbringen, ansonsten bekommen Sie eines vom Schiff gestellt.

Sonstiges

Bitte sorgen Sie dafür, dass Sie von **Landausflügen** rechtzeitig zurück sind.

Schiffstoiletten sind extrem empfindlich, deshalb bitte nichts in der Toilette versenken, was nicht vorher Ihren Magen passiert hat, nicht einmal das benutzte Klopapier. Dafür gibt es einen Eimer.

Bitte respektieren Sie das Privatleben der Mannschaft und betreten Sie deren Räume nur mit ausdrücklicher Einladung.



Sicherheit

Folgende elementare Sicherheitsregeln gelten für jedes Schiff.

Bitte halten Sie sich daran, sonst gefährden Sie sich selbst, die Besatzung und das Schiff und können nach Hause geschickt werden.

Regel 1: Eine Hand für das Schiff – eine Hand für Dich!

Schiffe machen oft unerwartete Bewegungen, deshalb halten Sie sich immer irgendwo fest und steigen Sie niemals auf das Schanzkleid oder die Reling.

Regel 2: Lesen und beachten Sie die Sicherheitshinweise in Ihrer Kammer!

Merken Sie sich die verschiedenen Alarmtöne, Ihre Kojennummer, Ihre Alarmstation und die Nummer Ihres Rettungsfloßes.

Für jede Person an Bord gibt es im Schlafräum einen Rettungsanzug (gidrotermokostjum) und eine Rettungsweste (spasatelnyi jilyet).

Prägen Sie sich den Fluchtweg aus ihrem Schlafräum ein, so dass sie ihn auch im Dunkeln finden.

Regel 3: Betreten Sie Maschinenraum, Kartenhaus, Brückennocken und Ruderhaus nur mit Erlaubnis! Dafür gibt es gesonderte Führungen, wo sie alles besichtigen können.

Regel 4: Fassen Sie nichts an ohne Anweisung – Taue, Schalter, Ausrüstung ...

Regel 6: Ins Rigg oder auf den Bugspriet nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung des Wachoffiziers und mit Ihrem Klettergurt!

Regel 7: Werfen Sie nichts über Bord, nicht einmal eine Kippe. Das Schiff kann sonst wegen Verstoßes gegen die MARPOL-Konvention (Meeresverschmutzung) bestraft werden.

Regel 8: An Bord kein Alkohol / keine Drogen Rauchen nur an den dafür zugelassenen Plätzen.



An Deck und in der Takelage arbeiten

Das ist die beste Erfahrung auf einem Segelschiff – dass sich das Schiff allein durch den Wind und die Arbeit menschlicher Muskeln bewegt. Allerdings wird heutzutage nur während der Regatten ausschließlich unter Segeln gefahren. Sonst muss das Schiff häufiger einmal die Maschine zu Hilfe nehmen, wenn der Wind aus der falschen Richtung bläst. Sie wollen schließlich auch nicht zu spät nach Hause kommen.

Alle Trainees sind eingeladen, an den Bordroutinen teilzunehmen. Falls Sie mitarbeiten möchten, fragen Sie bitte den Offizier, der Sie an Bord willkommen heißt. Sie werden dann zusammen mit den Kadetten alle Seemannsarbeiten verrichten, Segel setzen/einholen, Rost klopfen, malen, Messing polieren, das Deck waschen ...

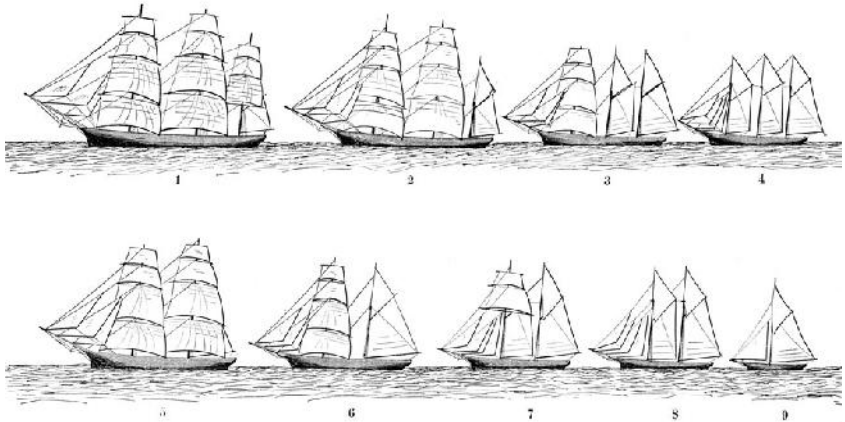
Noch ein paar Regeln für das sichere Arbeiten an Bord:

- ⚡ **Kein Lärm!** Schreien oder pfeifen Sie nur im Notfall!
Bitte benutzen Sie Ihren Walkman /MP3-Player nur während Ihrer Freizeit und niemals mit hermetischen Kopfhörern. Sie könnten ein wichtiges Kommando überhören.
- ⚡ **Tragen Sie keinen Schmuck.** Ringe, Armbänder, Uhren usw. könnten sich bei der Arbeit irgendwo verfangen und Sie schwer verletzen. **Stellen sie auch sicher, dass nichts aus Ihren Taschen fallen kann, besonders, wenn Sie in der Takelage arbeiten.**
- ⚡ **Setzen oder stellen Sie sich niemals auf Tauwerk, Poller, Winschen usw.!**
- ⚡ **Achten Sie darauf, dass Sie sich nicht am laufenden Gut festhalten oder in Tauschlingen stehen** – das Tau könnte auslaufen und Sie verletzen.
- ⚡ **Betreten Sie die Back nur, wenn sie dort arbeiten.** Seien Sie besonders vorsichtig, denn die schweren Vorsegelblöcke tragen aus gutem Grund den makabren Spitznamen "Witwenmacher".
- ⚡ **Sicheres Aufentern:** Eine Hand und einen Fuß nach dem anderen! Hände in Bauchhöhe halten! Nur an den Wanten festhalten, niemals an den hölzernen Stegen. Am besten einen Fuß rechts und einen links von dem Want, an dem Sie sich festhalten.



Segelschiffe

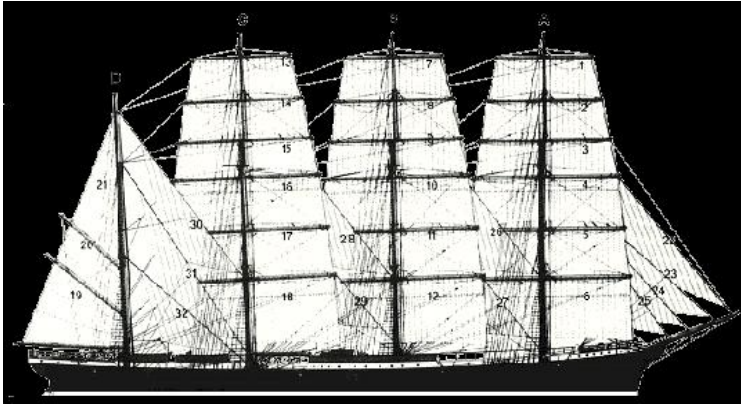
Plate 4



Nr.	Schiffstyp	Nr.	Schiffstyp
1	Vollschiff		
2	Bark – eine Bark hat immer 3 Masten, sonst ist es eine Vier-/Fünfmastbark	6	Brigantine – Fockmast mit Rahsegeln, Großmast mit Schonersegeln.
3	Barkentine – Fockmast mit Rahsegeln, 2 oder mehr Masten mit Schonersegeln	7	Topsegelschoner – der Fockmast trägt ein oder mehrere Rahsegel.
4	Dreimastschoner	8	Schoner - 2 schonergetakelte Masten, der hintere höher als der vordere.
5	Brigg - 2 rahgetakelte Masten	9	Jacht oder Segelboot - dafür gibt es je nach Herkunft und Bauart viele verschiedene Bezeichnungen.



Segelriss einer Viermastbark (Laeisz-Standardtyp)



Die Masten (von vorne)

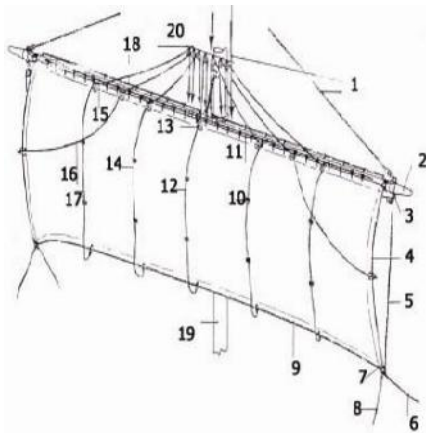
Bugsprit – {Bushprit} (Segel 22-25) / Fockmast – {fok-matshta}
 (Segel 1-6) / Großmast – {pjerwaja grotmatshta} (Segel 7-12) /
 Kreuzmast – {wtaraja grotmatshta} (Segel 13-18) / Besanmast -
 {Bisanmatshta} (Segel 19-21)

1	Fock-Royalsegel	12	Großsegel	23	Flieger
2	Fock-Oberbramsegel	13	Kreuz-Royalsegel	24	Außenklüver
3	Fock-Unterbramsegel	14	Kreuz-Oberbramsegel	25	Innenklüver
4	Fock-Obermarssegel	15	Kreuz-Unterbramsegel	26	Großbramstagssegel
5	Fock-Obermarssegel	16	Kreuz- Obermarssegel	27	Großtengestagssegel
6	Fock	17	Untermarssegel	28	Kreuzbramstagssegel
7	Groß-Royalsegel	18	Bagien	29	Kreuzstengestagssegel
8	Groß-Oberbramsegel	19	Unterbesansegel	30	Besanbramstagssegel
9	Groß-Unterbramsegel	20	Oberbesansegel	31	Besanstengestagssegel
10	Untermarssegel	21	Besantopsegel	32	Besanstagssegel
11	Groß-Obermarsseg.	22	Vorstengestagssegel		

Royal – вомбрамсель {bombramsel} / Oberbramsegel – верхний брамсель {werchnij bramsel} / Unterbramsegel – нижний брамсель {nishnij bramsel} / Obermarssegel – верхний марсель {werchnij marssel} / Untermarssegel – нижний марсель {nishnij marssel} / Fock - фок {fok} / Großsegel - гротсель {grotsel} / Bagien – гротсель 2-го гота {grotsel wtarowa grot} / Unterbesan – нижний бизань {nishnij bisan} / Oberbesan – верхний бизань {werchnij bisan} / Besantopsegel – бизань топсель {bisantopsel}

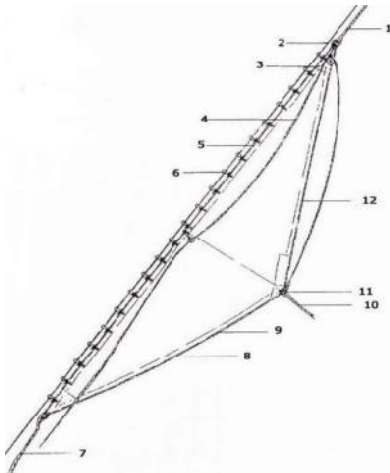


Das Rahsegel



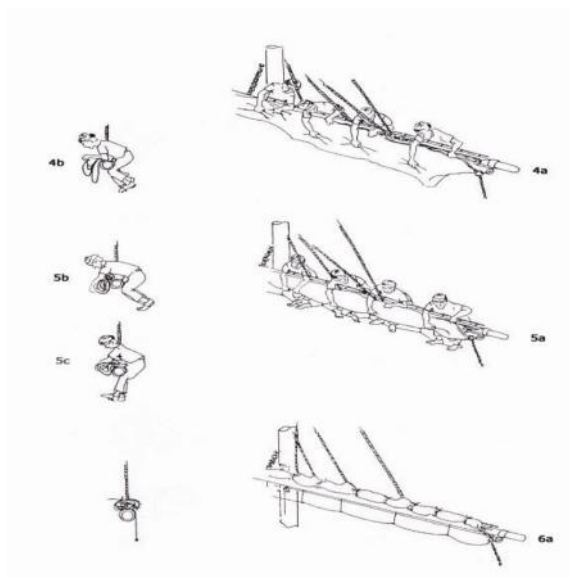
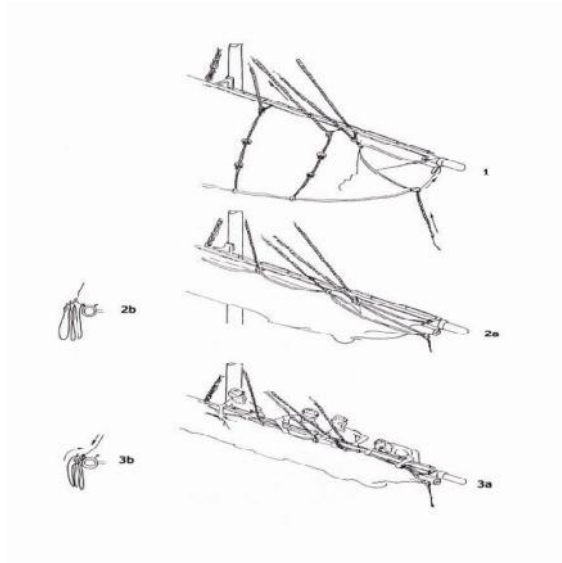
1 Toppnant	2 Rahnock
3 Nockbund	4 Seitenliek
5 Geitau	6 Schot
7 Schothorn	8 Hals
9 Unterliek	10 Leitklote
11 Oberliek	12 Innengording
13 Leitblock	14 Mittelgording
15 Jackstag	16 Nockgording
17 Außengording	18 Handstag
19 Mast	20 Marssaling

Das Stagesegel



1 Fall	2 Stag
3 Kopf	4 Niederholer
5 Vorliek	6 Stagreiter
7 Hals	8 Fuß
9 Unterliek	10 Schot
11 Schothorn	12 Achterliek

Bergen des Rahsegels





Geschichte der KRUZENSHTERN (ex PADUA)

Das Schiff wurde mit der Baunummer 408 im Jahr 1925 bei der Werft Joh. C. Tecklenborg in Bremerhaven-Wesermünde für die bekannte Reederei F. Laeisz, Hamburg – die Flying P-Line – auf Kiel gelegt. Es war der letzte Neubau eines ausschließlich windgetriebenen frachtfahrenden Großseglers.

Der verantwortliche Schiffbauer, Herr Hillmann, gestaltete den Linienriss nach dem der *Pangani*, einer extrem schnellen Viermastbark, die er schon 1902 für Laeisz gebaut hatte. Aber im Gegensatz zu früheren Schiffen war der Neubau bereits für 40 'Zöglinge' (Offiziersanwärter in der Handelsseefahrt), eingerichtet. Das Schiff lief am 24. Juni 1926 vom Stapel und wurde auf den Namen PADUA getauft.

Laeisz setzte die neue Viermastbark in ihrem angestammten Geschäft ein, der Salpeterfahrt von Chile. Auf der Hinreise fuhr das Schiff Stückgut, Massengut wie Kohle oder lief in Ballast, auf der Heimreise lud es Salpeter oder Guano für Europa. Erst in den 1930er Jahren machte die PADUA eine Reise nach Australien.

Unter der Flagge der Flying P-Line hatte die PADUA folgende Kapitäne: Carl Schuberg (1./2. Reise), Hermann Piening (3.-6. Reise), Robert Clauß (7.-8., 11.-13. Reise), Jürgen Jürs (9.-10., 14.-15. Reise), Richard Wendt (16. Reise) und dann bis zur Ablieferung im Januar 1946 Otto Schommartz.

1933/34, auf der 10. Reise, lief die PADUA unter Kapitän Jürs in der erstaunlichen Zeit von 63 Tagen vom Kanal (Lizard) an den Spencer Golf (Australien), zusammen mit der fast baugleichen PRIWALL unter Kapitän Robert Clauß. Die durchschnittliche Reisedauer betrug ca. 100 Tage. Selbst die rein auf Schnelligkeit getrimmten kleinen Klipper mit ihren großen Besatzungen erreichten keine besseren Zeiten als diese beiden dickbäuchigen Lastenschlepper. Die 60 Tage der THERMOPYLAE sind nicht bestätigt, die JAMES BAINES machte die Reise ebenfalls 63 Tagen. Die berühmte CUTTY SARK schaffte es nie unter 66 Tagen.

Am 8. August 1939 lief die PADUA aus Chile kommend in Hamburg ein.

Das war die letzte große Reise der Viermastbark unter der Flagge von Laeisz. 1940 wurde PADUA nach Stettin (Szczecin, Polen) verlegt, wo an Bord der Film "Ein Herz geht vor Anker" gedreht wurde. Dann wartete eine Holzladung aus Reval (Tallinn, Estland), immer noch unter dem Kommando von Kapitän Richard Wendt. Am 1. April 1941 übernahm Kapitän Otto Schommartz das Schiff, das bis zum Ende des Krieges als stationäres Schulschiff in Riga, Svendborg und in der Flensburger Förde lag, von wo nur noch Tagestörns in die Ostsee gemacht wurden. Im Juni 1944 fanden an Bord Dreharbeiten für den deutschen Filmklassiker



"Große Freiheit Nr. 7" statt.

Nach Kriegsende verlegte die PADUA auf Weisung der britischen Behörden zurück Hamburg. Ende 1945 brachte ein Schlepper die PADUA nach Swinemünde (Swinouszcie, Polen), wo der Flying P-Liner als Reparationsleistung an die Sowjetunion übergeben wurde. So endete ihr Leben als Frachtsegler unter deutscher Flagge.

Der neue Eigner, die Rotbanner-Baltische Flotte der Sowjetmarine, benannte das Schiff in KRUZENSHTERN um, nach Adam Johann von Krusenstern (Russisch: Fjodor Ivanovich Kruzenshtern), einem baltischen Baron in Diensten des Zaren, der von 1803 bis 1806 die erste Weltumseglung unter russischer Flagge befehligte. Nach Überholung und Umbau zum schwimmenden Wohnheim bei der Rostocker Neptunwerft (1946-48) wurde das Schiff bis 1959 in Leningrad aufgelegt, zusammen mit der Viermastbark KOMMODORE JOHNSEN (ex MAGDALENA VINNEN), die den neuen Namen SEDOV (nach einem bekannten russischen Polarforscher) erhielt.

Unter großem persönlichem Einsatz kämpften die Kapitäne Pjotr Sergejevich Mitrofanov (SEDOV) und Ivan Grigorevich Schneider (KRUZENSHTERN), damals beide junge Offiziere in der sowjetischen Flotte, für den Erhalt der beiden Windjammer und deren Einsatz als Segelschulschiffe.

Nachdem SEDOV 1952 eine erfolgreiche Testfahrt absolviert hatte, entschied das Flottenkommando, die beiden Schiffe als Segelschul- und Forschungsschiffe einzusetzen. Vorher wurde KRUZENSHTERN in der Flottenwerft in Kronstadt bei Leningrad nochmals gründlich überholt, wobei auch die erste Dieselmachine eingebaut wurde. 1961 kam KRUZENSHTERN wieder in Fahrt und wurde das erste Schiff, das mit geschleppten Unterwasser-Magnetometern arbeitete. Bis 1965 machte sie zahlreiche Forschungsreisen, meistens im Nordatlantik.

1966 wechselte sie erneut den Eigner, von der Kriegsflotte zur Fischereiflotte, KRUZENSHTERN wurde Segelschulschiff für den Nachwuchs der Fischereiflotte beim Sowjetischen Ministerium für Fischwirtschaft. Neuer Heimathafen wurde Riga in der damaligen Lettischen Sowjetrepublik. Von dort ging der Segler 1983 in die Hände von Estrybprom in Tallinn über, einem Tochterunternehmen des Fischereiministeriums. Als die Sowjetunion im Jahr 1991 auseinanderbrach, wurde die KRUZENSHTERN aus dem neuerdings unabhängigen Estland in den russischen Hafen Kaliningrad verlegt, blieb also unter die russische Flagge. Seitdem bereedert die Baltische Staatliche Akademie der Russischen Fischereiflotte, eine Untergliederung der Kaliningrader Technischen Universität, das Schiff.

Seit 1974 nimmt die KRUZENSHTERN regelmäßig an den alljährlichen



Großsegler-Regatten teil, normalerweise mit ausgezeichneten Ergebnissen, wie jeder Besucher des Museums an Bord an der großen Sammlung von Siegerpokalen erkennen kann. Vor allem auf den langen Strecken im Atlantik hält sich der letzte der stählernen Kap Horn-Windjammer gut im Vergleich mit den meisten anderen Großseglern, die fast alle als handliche reine Schulschiffe gebaut wurden.

Während zweier Weltumseglungen in den Jahren 1995/96 und 2005/2006 war der vormalige Flying P-Liner unterwegs auf den alten Pfaden – von Europa westwärts um Kap Horn an die Westküste Südamerikas. Nur ging es von da aus nicht, wie früher, zurück nach Europa, sondern über den Pazifik nach Wladiwostok. Von dort segelte die KRUZENSHTERN auf der klassischen Teeklipper-Route von der chinesischen See durch den Indischen Ozean und um das Kap der Guten Hoffnung zurück nach Hause. Die vielen Pokale der KRUZENSHTERN zeigen, dass die Kapitäne unter der Flagge der Baltischen Akademie, Gennady Kolomensky, Oleg Sedov, Michail Novikov und Mikhail Eryemchenko, ihren Vorgängern unter der Flagge mit dem roten “FL“ zumindest ebenbürtig sind.





Segel-Terminologie / Kommandos

<i>Russisch</i>	<i>Deutsch</i>	<i>English</i>
Parusnij Avral	Segelalarm	All Hands on Deck
Parus	Segel	Sail
Prawij Bort	Steuerbord	Starboard
Lewij Bort	Backbord	Port
Bombram	Royal	Royal
Bram	Bram	Topgallant
Mars	Mars	Topsail
Werchnij	Ober-	Upper
Nischnij	Unter -	Lower
Fok	Fock -	Fore course
Grot	Großsegel	Main course
Bisan'	Besan	Jigger
Stagsel'	Stagsegel	Staysail
Gitow	Geitau	Clewline
Gordeni	Gording	Buntline
Fal	Fall	Halyard
Niral	Niederholer	Downhaul
Brassi	Brassen	Braces
Stawit' Parusa	Segel setzen	Setting sail
Na Brassi	An die Brassen	Stand by the braces
Paschol Fal	Laufen am Fall	Run – take up
Paschol Niral	Laufen am Niederholer	Run – take it down
Wibiraem	Ziehen	Haul away
Trawit'	Fieren	Slak away
Stop Tak	Stop - Halten	Stop Hauting
Derschat'	Festhalten	Hold it
Slabinu	Lose geben	Easy up
Brossili	Loslassen	Drop it
Krepit'	Befestigen	Make fast



Windstärken

Windstärke nach Beaufort	Windgeschwindigkeit			See	Bezeichnung des Seegangs
	in m/s	in km/h	in kn		
1 = sehr leicht	0,3-1,5	1 - 5	1 – 3	1	sehr ruhige See
2 = leicht	1,6-3,3	6-11	4-6	2	ruhige See
3 = schwach	3,4-5,4	12-19	7-10		
4 = mäßig	5,5-7,9	20-28	11-15	3	leicht bewegt
5 = frisch	8-10,7	29-38	16-21	4	mäßig bewegt
6 = stark	10,8-13,8	39-49	22-27	5	ziemlich bewegt
7 = steif	13,9-11,7	50-61	28-33	6	grobe See
8 = stürmisch	17,2-20,7	62-74	34-40	7	hohe See
9 = Sturm	20,8-24,4	75-88	41-47		
10 = schwerer St.	24,5-28,4	89-102	48-55	8	sehr hohe See
11 = orkanart. St.	28,5-28,4	103-117	56-63	9	äuß. schwere See
12 = Orkan	>32,7	>118	>64		

Glazen

Eine Seewache dauert 4 Stunden= 8 Glazen
 halbe Stunden = ungerade Anzahl Schläge,
 volle Sunden = gerade Anzahl Schläge

		00:00	acht Schläge
00:30	ein Schlag	01:00	zwei Schläge
01:30	drei Schläge	02:00	vier Schläge
02:30	fünf Schläge	03:00	sechs Schläge
03:30	sieben Schläge	04:00	acht Schläge



Technische Daten der KRUZENSHTERN

Name	bis 1946: PADUA – seit 1946: KRUZENSHTERN
Baujahr	1926, Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde (Bremerhaven)
Eigner	1926 – 1946: Reederei F. Laeisz, Hamburg 1946 – 1966: Rotbanner-baltische Flotte, Leningrad, UdSSR 1966 – 1991: Ministerium für Fischwirtschaft, Moskau, UdSSR seit 1991: Agentur für Fischerei der Russischen Föderation
Management	Kaliningrader Technische Universität / Baltische Staatliche Akademie der Fischereiflotte, Kaliningrad
Heimathafen	Kaliningrad, Russland
Länge	über alles 114,50 m, zwischen den Loten 95,15 m
Breite	14,02 m
Tiefgang	max. 7,18 m
Tonnage	5807 DWT (als Frachtsegler) / 3141 Bruttoregistertonnen
Segelfläche	3412 m ² / max. 34 Segel
Geschwindigkeit	10 Knoten mit der Maschine, unter Segeln max. 17.2 kn
Maschine	2x SKL Dieselmotoren, je 1000 PS
Besatzung	58 Stammbesatzung, 6-8 Ausbildungsoffiziere, max.120 Kadetten, max. 40 Trainees



Die Abläufe an Bord

Wie schon in der Einleitung erwähnt, ist die KRUZENSHTERN heute ein reines Segelschulschiff. Die Ausbildung der Kadetten, wie die 17-19-jährigen Praktikanten an Bord genannt werden, steht daher immer im Vordergrund. In drei Schichten eingeteilt, arbeiten, lernen und leisten sie Wachdienst, wobei der Wachdienst auch die Kombüse, den Service im Speisesaal und die Reinigung der Schlaf- und Wohnräume umfasst. Am Ende des Praktikums legen die Kadetten ein Examen ab, nach dessen Bestehen sie ihr erstes seemännisches Befähigungszeugnis erhalten – entweder zum Matrosen oder Maschinisten, je nach Spezialisierung.

Der Tagesablauf für die Kadetten besteht aus

07.00 Uhr – Wecken

07.10 Uhr – Frühsport an Deck (nur bei gutem Wetter)

07.30 bzw. 08.00 Uhr – Frühstück (Die Kadetten essen in 2 Schichten.)

08.30 Uhr – Antreten zu Arbeitseinteilung bzw. Unterrichtsbeginn

11.30 bzw. 12.00 Uhr – Mittagessen

bis 13.00 Uhr – „Admiralitätsstunde“ - Frei- bzw. Ruhezeit für alle

13.00 Uhr – Arbeits- bzw. Unterrichtsbeginn

15.30 bzw. 16.00 Uhr – Teezeit

bis 16.30 Uhr – Freizeit

16.30 Uhr – Arbeit bzw. selbständiges Lernen

19.30 bzw. 20.00 Uhr – Abendessen

20.30 Uhr – Freizeit, Kino in der Kadettenmesse, Veranstaltungen

22.30 Uhr – Anwesenheitskontrolle in den Schlafräumen

23.00 Uhr – „Ruhe im Schiff“ - Licht aus in den Schlafräumen.

Die Kadetten der „Wachschicht“ haben natürlich andere Zeiten, damit sie sich ausreichend erholen können.

Der Tagesablauf der Mannschaft, mit Ausnahme der Wachen, ist zeitgleich, abgesehen vom Frühsport und Anwesenheitskontrolle. Für die Crew gibt es einen Fitnessraum, aber viele machen auch früh morgens oder abends Gymnastik oder Krafttraining an Deck.

Wenn Segelmanöver anstehen, werden alle Arbeiten und der Unterricht unterbrochen. Bei der Ankündigung „Prigotovitsja k parusnym avralom“ (Vorbereiten zum ‚Segelalarm‘) laufen alle sofort mit ihrem Sicherheitsgeschirr auf ihre Manöverstationen.



Der Wachdienst wechselt alle vier Stunden

- 00.00 – 04.00 Uhr – Wachführer: Obersteuermann, mit einem 4. Offizier
- 04.00 – 08.00 Uhr – Wachführer: StarPom, mit einem 4. Offizier
- 08.00 – 12.00 Uhr – Wachführer: 2. Offizier, mit dem 3. Offizier
- 12.00 – 16.00 Uhr – Wachführer: Obersteuermann, mit einem 4. Offizier
- 16.00 – 20.00 Uhr – Wachführer: StarPom, mit einem 4. Offizier
- 20.00 – 24.00 Uhr – Wachführer: 2. Offizier, mit dem 3. Offizier

Der Kapitän und der Leitende Ingenieur sind wachfrei.

Die KRUZENSHTERN hat wegen der großen Besatzung und der Unterrichtsverpflichtungen mehr als die auf Frachtschiffen üblichen Wach- und Ingenieur-Offiziere, von denen jeder zusätzlich zu seinen Wachen einen besonderen Verantwortungsbereich hat.

Das Tätigkeitsfeld eines 1. Offiziers ist zwischen dem 'StarPom' (Starshe Pomoshnik Kapitana), im internationalen Sprachgebrauch Chief Mate genannt, und dem 'Starshe Shturman', dem Obersteuermann, aufgeteilt. Die Bezeichnung '1. Offizier' wird in Russland nicht verwendet, weil das in früheren Zeiten der 'Politoffizier' war.

Der StarPom ist der Stellvertreter des Kapitäns und dazu für die gesamte Arbeit an Deck verantwortlich. Er leitet die tägliche Arbeitseinteilung des Deckpersonals um 08.30 Uhr.

Der Obersteuermann ist für die Navigation und für den Catering-Bereich verantwortlich, der 2. Offizier für alle Fragen der Stabilität des Schiffes, der 3. Offizier für die Navigationsinstrumente (soweit diese nicht im Bereich des Funkoffiziers liegen) und Karten, ein 4. Offizier für die Brandsicherheit und einer für die Dokumente. Bei An- und Ablegemanövern ist die Station des 2. Offiziers vorne auf der Back und die des 3. Offiziers am Heck des Schiffes.

Dazu kommen ein Funkoffizier mit einem Funker, sowie der Schiffsarzt mit einem Rettungssanitäter (russisch 'Feldsher', abgeleitet vom deutschen Wort 'Feldscher').

Die gesamte Ausbildung an Bord steuert der Leitende Ausbildungs-offizier (russ. PomPoUch - Pomoshnik kapitana po uchebnoe rabote – Übersetzung: Helfer des Kapitäns für die Ausbildungsarbeit). Ihm unterstehen die Ausbildungs-offiziere mit ihren jeweiligen Kadetten.

Die Arbeit an Deck wird vom Oberbootsmann (starshe botsman) gesteuert und kontrolliert. Er ist aber nicht nur für das Deck, sondern auch für Rigg und Rumpf zuständig und damit eine der wichtigsten Personen an Bord.

Bei seiner Arbeit helfen ihm drei Bootsleute – einer für den Fockmast (botsman focka), einer für den Großmast (botsman pervovo grota) und einer für Kreuz- und



Besanmast (botsman ftarovo grota i bisana).

Dazu kommen noch die Spezialisten – Segelmacher (parusny master) und Schiffszimmermann (plotnik).

Jedem Mast sind ein oder zwei Vollmatrosen (starshe matros) und mehrere Matrosen sowie eine Anzahl Kadetten zugeteilt.

Die Arbeit im Maschinenraum ist analog der Arbeit an Deck organisiert. Der Leitende Ingenieur (StarMech – Starshe Mexanik), der direkt dem Kapitän untersteht, ist wachfrei. Er organisiert und leitet die Arbeit des Maschinenpersonals. Die Wach-Ingenieure (2., 3. und 4. Ingenieur) gehen ihre Wachen jeweils zusammen mit einem Obermaschinisten, einigen Maschinisten und Kadetten. Zum Team des Leitenden Ingenieurs gehören auch der Elektro-Ingenieur mit seinen Elektrikern und der Ingenieur für Kühl- und Klimatechnik. Unter den Maschinisten gibt es qualifizierte Schweißer und Maschinenschlosser.





Kleines Wörterbuch

Russisch	Umschrift	Deutsch
Пожалуйста	pazhálusta	Bitte
Спасибо	Spásiba	Danke
Да	Da	Ja
Нет	Njet	Nein
Можно...?	Mozhno...?	Darf ich..?
Доброе утро!	Dóbroe útro!	Guten Morgen!
Добрый день!	Dóbrij din!	Guten Tag!
Добрый вечер!	Dóbrij wétscher!	Guten Abend!
Спокойный ночь!	Spakójnij notsch!	Gute Nacht!
Приятного аппетита!	Prijátnowo appetíta!	Guten Appetit!
Завтрак	Zawtrak	Frühstück
обед	Abjéd	Mittagessen
полдник	Póldnik	Teepause
ужин	Úzhin	Abendessen

„Z“ wird als stimmhaftes „s“ wie in „summen“ ausgesprochen;

„Zh“ wird wie „j“ in „Journalist“ ausgesprochen

Wir wünschen Ihnen einen guten Aufenthalt an Bord der KRUZENSHTERN und immer eine Handbreite Wasser unterm Kiel!

Ihr Inmaris Team