



Tall Ship Friends Switzerland

Special

Februar 2022

Ein Schiff namens “Zuversicht”

Seite 11

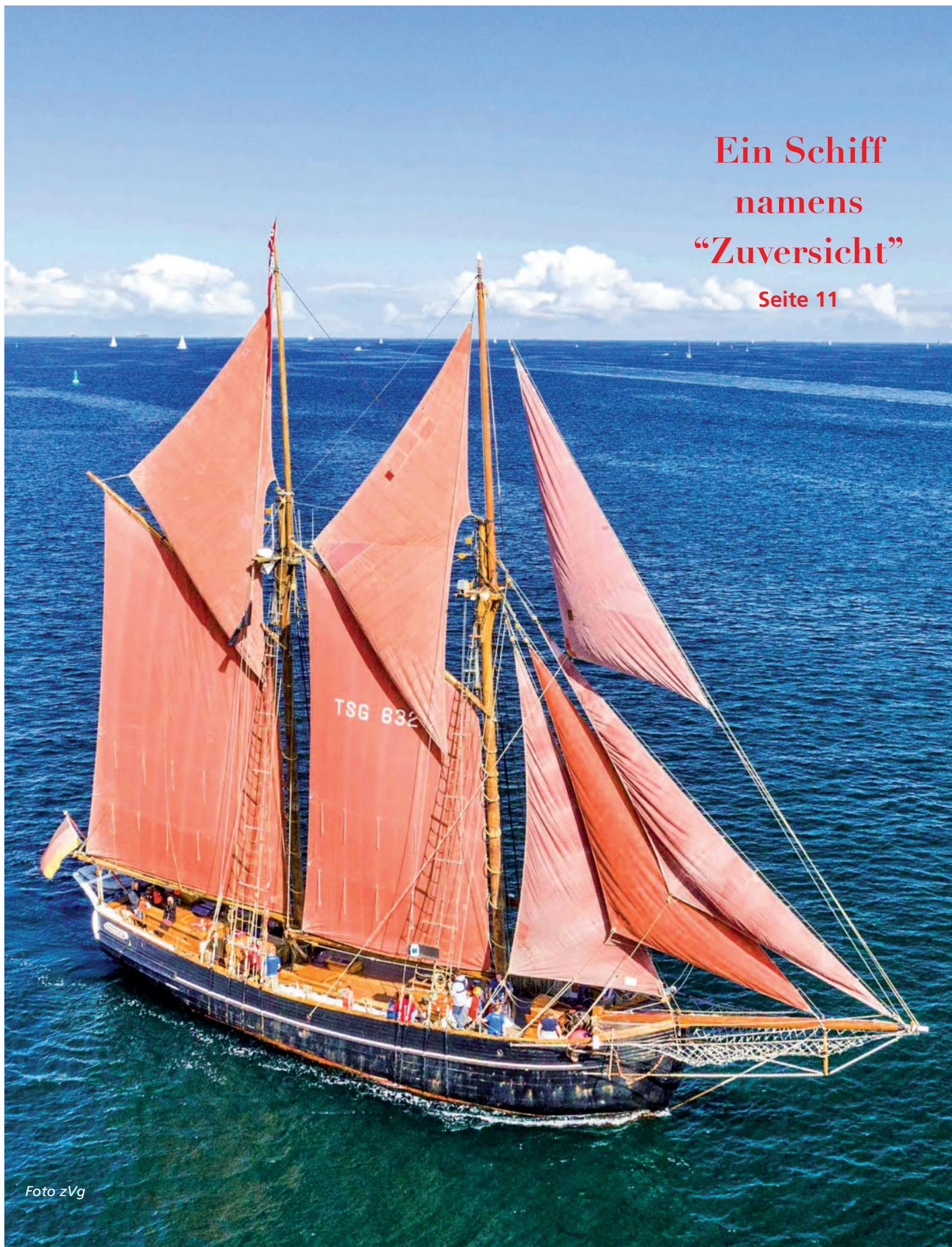


Foto zVg



Trouvailles aus dem Archiv. 2006, "Statsraad Lehmkuhl" in einer Windstille in der Nordsee.

Foto Beat Schenk

Von der glücklichen Seefahrt

Passender gehts ja wohl kaum. Dass unser Verein ein Schiff namens "Zuversicht" unterstützt, hat in diesen schwierigen Zeiten der andauernden Pandemie schon fast symbolische Bedeutung. Mehr über den schönen alten Schoner auf Seite 11. Eine gehörige Portion Zuversicht brauchte der französische Seefahrer, der, natürlich untertänigst aber auch ein bisschen frech, dem König Louis XV um 1766 sein kühnes Vorhaben unterbreitete, mit zwei Schiffen der royalen Marine die Welt zu umsegeln (Siehe Bericht ab Seite 3). Zuversichtlich buchte Willi Imfeld 2009 zum erstenmal einen Törn auf einem Windjammer, auf der "Sørlandet". Was daraus geworden ist: Noch mit dreizehn ganz verschiedenen Traditionsseglern ist Willi seither mitgefahren. Seine Erlebnisse schildert er ab Seite 6. Ein Highlight war unsere Jahresversammlung 2021 auf dem Neuenburgersee, an Bord des wunderschönen Raddampfers "Neuchâtel" (Bildbericht auf Seite 10).

Beat Schenk



Die russische Fregatte "Shtandart", zusammen mit einem schwedischen und einem holländischen Schoner unter vollem Tuch, vermutlich während einer "Hanse-Sail" vor Warnemünde.

Foto Beatrice Stampfli

Aufbruch nach Kythera

Er war in den Salons zuhause und in den Hörsälen der Hochschulen. Er hatte Jura studiert und daneben noch klassische Altertums- und Sprachwissenschaften sowie Mathematik. Im flirrenden Gesellschaftsleben des Pariser Grossbürgertums des 18. Jahrhunderts war er ein gern gesehener und geistreicher Gast. Er konnte eine Damenrunde beim Kartenspiel entzücken und einen ganzen Herrenklub beim Florettfechten ins Leere laufen lassen. Eine Abhandlung über die Integralrechnung trug ihm schon im Alter von 22 Jahren wissenschaftliche Anerkennung ein. Der Name des vielseitig Begabten: Louis Antoine de Bougainville, 1729 geboren und als Halbweise – seine Mutter starb bei seiner Geburt – aufgewachsen im Haus der Madame Hérault, in einem jener Zentren der französischen Aufklärung, wo über ein neues Menschenbild philosophiert und sozusagen bei Kaffee und Kuchen, aus purem Vergnügen auch Mathematik betrieben wurde. Ausgestattet mit diesem intellektuellen Hintergrund machte Louis Antoine Karriere, nicht etwa als Jurist oder Mathematiker, sondern als Diplomat und Seefahrer.

Vorerst aber reiste er nach Kanada und kämpfte als Adjutant des Generals de Montcalm mit den französischen Truppen gegen England. Es war der siebenjährige Krieg, der für Frankreich mit dem Verlust seiner Kolonien in Nordamerika endete. Erste entscheidende Erfahrungen machte de Bougainville nicht auf den Schlachtfeldern, sondern mit den 'ersten Amerikanern', mit der indianischen Urbevölkerung. Zuerst begeistert vom Orientierungssinn, von den Überlebensstrategien und vom Jagdgeschick der Indianer, registrierte er bald darauf auch deren schier grenzenlose Grausamkeit bei der Behandlung ihrer Feinde. Eine kritische Distanz zur Naturvolkschwärmerei, wie sie in den Salons in Frankreich gerne zelebriert wurde, war von da an eine für de Bougainville bezeichnende Haltung.

Der Boulevardier wird Seefahrer

Profunde Kenntnisse in den Bereichen Navigation und Schiffsführung hatte sich der Wissbegierige während den beiden Atlantiküberquerungen nach und von Kanada angeeignet. Bereits 1763 hatte er das Kapitänsbrevet in der Tasche und stach von St. Malo aus mit zwei von ihm selbst ausgerüsteten Schiffen in See.



*Jurist, Altphilologe, Mathematiker, Weltumsegler
Louis Antoine de Bougainville (1729-1811)*

Portrait von einem zeitgenössischen Maler, Abbildung aus dem Werk "Schiffe Menschen Ozeane" von Beat Schenk, Verlag Sutter Druck Grindelwald 2012

Seine Idee, mit ausgewiesenen Franko-Kanadiern die Malvinas, die heutigen Falklandinseln vor der argentinischen Küste, zu kolonisieren und für Frankreich so einen Stützpunkt im Südatlantik zu errichten, schien fürs erste genial und bestens zu funktionieren. Drei Jahre später jedoch musste er die Malvinas hoch offiziell an Spanien übergeben. Südamerika gehörte, mit Ausnahme von Brasilien, zum spanischen Einflussgebiet. Die verwandtschaftliche Bindung des französischen Königs Louis XV zum spanischen Hof war stärker als sein Patriotismus. König Karl III von Spanien stammte wie Louis aus dem Adelsgeschlecht der Bourbonen: Der Streit um die Malvinas wurde am Familientisch entschieden.

Bougainville erledigte die leidige Übergabe und setzte seine Reise mit seinen zwei Schiffen in Richtung Pazifik fort. Nichts weniger als eine Weltumsegelung mit dem Auftrag, Inseln zu entdecken und zu erforschen und damit neue Stützpunkte Frankreichs auszumachen – das war der Wunsch Seiner Majestät. Den Befehl dazu – die genauen Beschreibungen in diesem sind verräterisch – hatte höchstwahrscheinlich Bougainville selbst formuliert und dem König zur Unterschrift unterbreiten lassen. Insgesamt 400 Mann waren auf die Fre-



Einschiffung nach Kythera Gemälde von Jean Antoine Watteau (1684-1721). Das Bild, entstanden 1719, bringt die Sehnsüchte im Rokoko-Zeitalter auf den Punkt. Es ist die immer wieder auftauchende Vorstellung von einer besseren Welt; der Traum von einer glücklichen Reise in ein Paradies. Schloss Charlottenburg, Berlin

gatte *La Boudeuse* und auf das Versorgungsschiff, die Flöte *L'Etoile* verteilt. Der unter den Wissenschaftlern mitreisende Botaniker Philibert Commerson setzte schon zu Beginn des Abenteuers seinem Kommandanten ein Denkmal: Die von ihm in Brasilien entdeckte hübsche Kletterpflanze mit den roten oder violetten Blüten taufte er *Bougainvillea*. Auch in einem anderen Zusammenhang taucht der Name Commerson in den Reiseberichten auf: Sein junger Assistent Jean Baret, der ihm die Botanisierbüchsen nachtrug und bei ihm in der winzigen Kammer auf der *L'Etoile* schlief, war äusserst schüchtern und nie mit den Männern zusammen anzutreffen – bis der in Tahiti aufgenommene polynesischer Mitsegler Autoru dem Kommandanten hinterbrachte, der Junge müsse eine Frau sein. Bougainville drückte beide Augen zu und entliess die beiden, Commerson und dessen couragierte Geliebte Jeanne, erst nach zwei Dritteln der Weltreise auf der Insel Mauritius, auf der damaligen *Ile de France*. Beinahe wäre Jeanne Baret die erste Frau gewesen, die eine Weltumsegelung aktiv mitgemacht hätte.

Utopie: Traum und Wirklichkeit

Es gibt Reiseberichte, die, weil sie geheime Informationen zuhänden einer Admiralität enthalten, sofort in Schubladen verschwinden. Und es gibt das Seemannsgarn, das, in den Hafenkneipen herum geboten, das Publikum zu dröhnendem Gelächter animiert oder vor Schreck erstarren lässt. Und es gibt den Bericht von Louis Antoine de Bougainville *Voyage autour du monde par la frégate du Roi*

La Boudeuse et la flûte L'Etoile, 1766-1769, gedruckt in Paris 1771. Den damaligen Seekarten hatte der Weltumsegler zwar nicht viel beizufügen. Die meisten Inseln im Pazifik und im Indischen Ozean, die er beschrieb, waren bereits bekannt. Was jedoch im Paris in den Salons der vorrevolutionären Geister für Aufregung sorgte, waren seine Beschreibungen der Menschen auf dem fernen Tahiti, das er für seinen König in Besitz genommen hatte. Die Franzosen hatten, als sie im April 1768 dort landeten, die Insulaner als ein bis zur Selbstvergessenheit gastfreundliches und vor allem als sexuell äusserst freizügiges Volk erlebt – in paradiesischer Unschuld. De Bougainville wurde ungewollt zum Kronzeugen hochgejubelt, als einer, der

den Beweis für eine der Hauptthesen Jean Jacques Rousseaus erbracht hätte: dass der Mensch "ursprünglich gut" sei und erst durch die aufgezwungenen gesellschaftlichen Strukturen, durch die Hierarchie der Stände und die Abhängigkeiten von Adel und Klerus zu Missgunst, Hass und Gewalt verkomme.

Tatsächlich hatte Bougainville die Insel in *Nouvelle Cythère* umgetauft – den antik klingenden Namen verband der ausgebildete Altertumswissenschaftler, der er ja auch noch war, mit der griechischen Insel Kythera, wo Aphrodite den Fluten entstieg sein soll. Der Maler Antoine Watteau hatte bereits 1719 eine Grundstimmung des Bürgertums im Rokoko-Zeitalter mit dem Bild *Einschiffung nach Kythera* auf den Punkt gebracht: Die Liebenden bereiten sich vor auf die Überfahrt nach dem sagenhaften Eiland, wo alle Sehnsüchte einer galanten Jugend, unkontrolliert von aller Väter Macht, erfüllt werden.

Wer aber den Bericht Bougainvilles wirklich genau las, musste ernüchert feststellen, dass darin die Tahitianer kritisch als zwar liebenswürdig, aber auch als "unkonzentriert" beschrieben sind – die Kehrseite aller Spontanität. Es sei nicht möglich, die Aufmerksamkeit eines Insulaners auch nur für zwei Minuten in Anspruch zu nehmen. Ferner könne man kaum verhindern, dass nicht auch noch die Nägel aus den Planken der Schiffe geklaut würden. Des Weiteren sei dort der Krieg mit den Nachbarinseln ein Dauerzustand. Von Menschenopfern und von Sklaverei ist, um das Mass voll zu machen, in Bougainvilles Bericht über die 'glückliche Insel' ebenfalls zu lesen.



Nachbauten von Schiffen aus dem 18. Jahrhundert. Im Vordergrund die "Hermione", die Replica der Fregatte, die 1780 den Marquis de Lafayette nach Amerika brachte. Frankreich unterstützte damals die USA in ihrem Unabhängigkeitskrieg gegen Grossbritannien. Die Fregatte de Bougainvilles, die "Boudeuse", könnte wie die "Hermoine" ausgesehen haben.

Foto Auregann, Wikimedia Commons

In Frankreich brodelte es. Voltaires bissige Satiren über die französische Gesellschaft waren längst in Umlauf, der Philosoph Denis Diderot und der Mathematiker Jean Le Rond d'Alembert redigierten die letzten Bände des wichtigsten Werks der Aufklärung: die *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences et des métiers*. Darin auch zu finden: ein ausführliches Kapitel über Bougainvilles Entdeckungen und Erkenntnisse. Mit der Erklärung der Menschenrechte in den 1783 unabhängig gewordenen Vereinigten Staaten war die Zündschnur gelegt, deren Entflammung das marode absolutistische Königtum nach 1789 in die Luft jagte. Bougainville schliesslich hatte 1780 geheiratet. Der Ehe entsprangen vier Söhne. Er erlebte die Revolution und überlebte knapp die Guillotine, weil er den Denunzianten, der ihn als 'Royalisten' angeschwärzt hatte, rechtzeitig direkt zur Rede stellen konnte. 1811 starb er, hoch geehrt im Alter von 82 Jahren.

Nach De Bougainville, James Cook und unzähligen Anderen, nach der Geschichte mit der Meuterei auf der "Bounty", ist der Mythos von einer gelebten Utopie im pazifischen Ozean immer noch virulent. Aber die vermeintlichen Paradiese hatten unter ihren Kolonialmächten schnell ihre Ursprünglichkeit verloren. Auf Tahiti wurde der Maler Paul Gauguin zu drei Monaten Gefängnis verurteilt, weil er gegen die skandalöse Behandlung der Eingeborenen durch die französischen Behörden protestiert hatte. Trotz seiner Erlebnisse mit sturen Kolonialbeamten, mit der heuchlerischen Frömmelheit, mit Krankheiten und mit der zu-

nehmenden Verelendung auf Tahiti, schuf er dort die Bilder von Mythen, Festen und Alltag, die wegen ihrer Überzeugungskraft, ihrer Meisterschaft und ihrer Farbigkeit zum Weltkulturerbe der Menschheit gehören.

Beat Schenk



Nafea fa ipoipo (Wann heiratest Du?)
Gemälde von Paul Gauguin (1848-1903)
entstanden 1892

Kunstmuseum Basel, aus der ehemaligen
Sammlung Rudolf Staechelin, die 2015 verkauft wurde
Verbleib des Bildes unbekannt



Vollrigger Sørlandet

Foto Beat Schenk



Zehn Jahre mit dem Wind



Brigantine Eye of the Wind

Foto gordonplanet/Wikimedia Commons

Nach 15'883 Seemeilen auf 14 verschiedenen Traditionsegelern gehört TSF-Mitglied Willi Imfeld wohl im wahrsten Sinn des Wortes zu den Erfahrensten in unserem Verein. Im Folgenden schildert er seine Erlebnisse aus den Jahren 2009 bis 2019 und erwähnt auch in verdankenswerter Weise das "Drumherum" der diversen An- und Rückreisen. Seine Bilder haben wir mit früheren Aufnahmen aus dem "Special"-Archiv ergänzt, um einige der Grossegler zu zeigen, auf denen Willi gefahren ist.

Alles begann am 26. August 2009 in Delfzijl/NL an der Delfsail. Ich hatte auf der "Sørlandet" eine Koje reserviert, um von dort mit dem Norweger-Vollschiff nach Kristiansand/N zu segeln. Sie war mein erstes Segelschiff, schön und elegant, nicht all zu gross, gerade richtig für einen Anfänger. Nebst einer holländischen Seefahrtsschule mit 64 Jungleuten fuhren noch sechs erwachsene Trainees mit, welche die Crew unterstützten. Unterwegs galt es, zu entscheiden, ob wir durch ein Tiefdruckgebiet segeln wollten oder dieses doch lieber umfahren möchten, da einige Jungs schon bald wegen der Seekrankheit arbeitsunfähig waren. Die gemässigten Trainees überstimmten knapp die wagemutige-

ren so dass wir nach drei Tagen wohlbehalten den Heimathafen der "Sørlandet" erreichten.

Die Heimfahrt mit Fähre, Übernachtung in Hirtshals und Weiterfahrt mit dem Zug nach Odense, von wo ich nach zwei Tagen Aufenthalt mit dem Nachtzug nach Basel fuhr, war fast so abenteuerlich wie der Törn, da ich für den Rückweg überhaupt nichts organisiert hatte. Dieses Erlebnis weckte in mir meine angeborene Lust für die Seefahrt so dass ich in der Folge noch viele weitere Törns unternahm. Die nächsten bereits im Mai 2010 mit der "Antigua" und im August mit der "Atlantis" – beides holländische Barkentinen – je einen Wochentörn zu den süddänischen Inseln und 2011 mit der russischen "Sedov"



unterwegs

Foto Willi Imfeld



Bark Statsraad Lehmkuhl

Foto Beat Schenk

vom Hafengeburtstag in Hamburg rund Skagen nach Travemünde.

Die Highlights mit den Klassikern

Dann als erstes Highlight im August 2011 mit der "Statsraad Lehmkuhl" von Bergen/N nach Dublin/IE und zurück – eine Zweiwochenreise auf der stürmischen Nordsee mit Anlaufen von Stornoway auf den Hebriden und Ullapool am schottischen Festland. Da die meisten Trainees in Dublin abgemustert hatten und nur einzelne neu dazu kamen, war die Besatzung stark unterdotiert. Dadurch konnte der Wachbetrieb nicht mehr ordnungsgemäss aufrecht erhalten werden. Jeder musste sich jeweils freiwillig auf eine Wache melden. Wir konnten zum Glück von Mittwochnacht bis Freitagmorgen bei gleichmässig gutem Wind ohne Segelmanöver durchfahren. Aber das Segel bergen und Reinschiff machen am Schluss ging dann ordentlich in die Knochen. Die Fahrt mit der Bahn Bergen-Oslo war dafür umso erholsamer.

Im Mai 2012 reiste ich als einziger Trainee auf der Hinfahrt mit der "Eye of the Wind" von Hamburg durch den Nordostseekanal



Barkentine Antigua

Foto ivent-sailing.com

nach Kopenhagen. Nach drei Tagen Aufenthalt erfolgte die Weiterfahrt mit weiteren Trainees nach Kiel.

Im September gleichen Jahres anheuern in Amsterdam auf der Bark "Europa", abmustern in Lissabon, Rückreise nach vier Tagen



4-Mast-Bark Kruzenshtern in Swinemünde/PL Foto Willi Imfeld



Schooner Santa Maria Manuela Foto Ph. Saget, Wikimedia Commons



Vollriger Christian Radich Foto savagecat, Wikimedia Commons

Aufenthalt in der portugiesischen Hauptstadt mit dem Nachtzug nach Madrid. Nach einem Stadtbesuch am gleichen Abend weiter mit dem Nachtzug nach Paris. Der TGV nach Basel sowie die beiden Nachtzüge erreichten trotz der grossen Distanzen jeweils pünktlich ihr Ziel.

Nach der Rückkehr von der Weltumsegelung erreichte die "Sedov" im Juni 2013 Bremerhaven. Da hiess es für mich das zweite Mal *dobrij din* (guten Tag) und vier Tage später in *Den Helder doswidanja* (auf Wiedersehen).

Nach den drei bekannten Holländern nahm ich mir vor, nicht nur mit allen drei Norwegern zu fahren, sondern auch mit den drei russischen Segelschiffen. So heuerte ich im September 2013 auf der "Mir" an, um das Tall Ship Race Barcelona-Toulon-La Spezia mitzumachen, wo wir den zweiten Rang belegten.

Mit der Fahrt auf der "Christian Radich" im November 2014 wurde auch das Norweger

Trio vollzählig. Von Malaga über Casablanca und Funchal bis Las Palmas bot sich die Gelegenheit, vor dem Winter noch einmal Wärme zu tanken.

Im August 2015 brachte mich die "Santa Maria Manuela" von der Sail Bremerhaven nach Ijmuiden an die Sail Amsterdam. Als ich in Bremerhaven das Festgelände erreichte, hörte ich einen Ansager und dann den Shantychor singen. Irgend etwas kam mir bekannt vor. Also ging ich hin um zuzuhören. Und wer stand da auf der Bühne? Die Störtebeckers von Basel, der Chor ehemaliger Seeleute! Mit Ijmuiden bleibt mir die Rückreise aus dem Hafengelände zu einem Bahnhof für die Reise in die Schweiz in Erinnerung. Bereits am Vorabend machten sich die Trainees Gedanken über den Transfer nach Amsterdam, da die Busse das Gelände sehr weiträumig umfuhren. Am Abreisetag ein Taxi zu rufen war unmöglich, trotz Unterstützung eines Agenten. Denn die holländischen Festbesucher kamen zu Fuss, per Fahrrad oder eben im Taxi. Also machten wir uns zu Fuss auf den Weg. Beim Hafenausgang blieb ich zurück und fragte einen Wachmann, ob es keine Taxen gäbe. Er zückte sein Handy, rief die Zentrale an, sagte mir, in 20 Minute stehe ein Auto neben dem Ausgang, ich solle dort warten. So war es, und der Fahrer empfahl, mich nach Haarlem statt nach Amsterdam zu fahren, da er fast nicht in die Stadt hinein käme. Gesagt getan. Von dort hatte ich kurz darauf einen Zug und in Amsterdam nach eineinhalb Stunden meinen Anschluss nach der Schweiz. Die anderen Trainees habe ich nicht mehr gesehen, da sie nach dem Verlassen des Hafengeländes weiter gegangen sind um eine Bushaltestelle zu suchen.

Im folgenden Jahr, im Juni 2016, folgte ein Törn mit der polnischen "Dar Mlodziezy" von Szczecin/PL nach Aalborg/DK.

Lang gehegte Träume erfüllen sich

Und endlich, 2017, erfüllte sich ein langgehegter Wunsch: eine Reise mit der "Kruzenshtern", ex Padua, mit dem letzten fahrtüchtigen "Flying P-Liner" von Swinoujscie/PL rund Skagen nach Hamburg, wiederum an den Hafengeburtstag.

Der letzte Eintrag im vollen Seefahrtbuch enthält eine Besonderheit: Unser Shanty-Chor Tribschenhorn Luzern reiste im August 2017 auf der "Pedro Doncker" zu den Auftrittsorten des Internationalen Shanty-Festivals an der Ostsee in Deutschland und Dänemark. Was war das für ein Gefühl, bei schönstem Wetter jeweils auf einer Pier mit Blick auf die Ostsee Shanties zu singen und den anderen Chören zu zuhören!

Nicht weniger spektakulär verlief die dritte Reise in diesem Jahr, nämlich der Transatlantik-Törn mit der "Christian Radich" von den



Transatlantiktörn 2017 von den Kanaren in die Karibik mit der Christian Radich. Willi Imfeld bekleedet Tauwerk für das stehende Gut. Im Bild rechts ein unverhoffter Fahrgast - ein Silberreiher, viele Meilen von der nächsten Karibikinsel entfernt.



Ziel erreicht: die holländisch-französische Karibikinsel Sint Maarten/Saint Martin Fotos zVg (links oben) und Willi Imfeld

Kanaren in die Karibik auf der traditionellen Segelschiffroute über die Kapverden. Dies im November, nach dem verheerenden Wirbelsturm im Oktober. Auf Sint Maarten konnte weder ein Hotel gebucht noch der Weiterflug organisiert werden. Kaum an Land, fing die Suche nach einer Flugmöglichkeit nach Kuba an. Nach vier Stunden hatte ich ein Ticket für den Abflug am nächsten Tag nach Puerto Rico, und dort dank einem Taxichauffeur ein günstiges Hotel gefunden, mit Abholgarantie am Morgen um 7.00 Uhr durch den gleichen Fahrer zur Rückfahrt zum Flughafen. Um 12.00 Landung in Havanna.

Hoffnung auf Ende und Wiederbeginn

Nach einer Orientfahrt im Februar 2019, zur Abwechslung einmal mit einem Containerschiff (CMA CGM "Musca"), von Genua nach Dubai, mit Aufenthalten in Beirut/LB und Jeddah/SA, erfolgte nach mehreren Absagen und

nur unter grössten Sicherheitsmassnahmen im September 2020 meine erste Reise auf einem deutschen Schiff, nämlich mit der grünen Lady "Alexander von Humboldt II" auf der Ostsee. Dabei zeigte sich, dass das deutsche Seefahrtswesen ähnlich straff geführt wird wie das der Norweger.

Mit dem dritten Eintrag im zweiten Seefahrtsbuch und nach 15'883 Seemeilen endet vorläufig und gezwungenermassen das freie Seefahrerleben. Hoffen wir, dass uns nach der Pandemie wieder alle Möglichkeiten offen stehen. Denn umweltfreundlicher als mit unseren Segelschiffen kann man wohl nicht reisen. Dabei erlebt man viel und lernt erst noch etwas dabei.

Willi Imfeld



14. August 2021: Der Raddampfer "Neuchâtel" nimmt bei Estavayer Le Lac 22 Tall Ship Friends an Bord. Foto Monika Schenk



Geniessen die Fahrt: Sandra, Thomas und Urs...



... Irène und Erwin...

Prachtswetter-GV '21 auf dem Neuenburgersee...



The Presidents Speech im Schiffssalon: Links Zahlmeister Urs, Mitte Präsident Martin und rechts Aktuar Marc.



... Viktor, Stefan und Hansruedi...



Die Ölpender der Kurbelwelle des historischen Raddampfers werden nachgefüllt.



...Webmaster Claudio und Lars.

Fotos Beat Schenk

Es ist ein schönes Schiff und dazu noch klassisch aufgeriggt als Gaffelschoner, wie man es besser nicht machen kann. 1905 als Schoner "Leo" in Dänemark vom Stapel gelassen, gehörte es zu jener Flotte, die damals noch schnell und zuverlässig in der Nord- und Ostsee Fracht fuhr. Nach einer wechselhaften Geschichte brachten zwischen 1970 und 1980 Segelfans den Schoner nach Deutschland und richteten es als Jugendsegelschiff her – unter Beachtung der historischen Substanz des Riggs und des Decks.

Heute segelt der Schoner unter seinem neuen Namen "Zuversicht" für den "Verein Jugendsegeln". Jährlich fuhr der Verein vor der Corona-Epidemie zirka 115'000 Euro ein mit Törns für Jugendgruppen, Schulklassen und mit ökologischen Bildungsprojekten. Davon blieben jeweils 65'000 Euro für die Instandhaltung des Schiffs. Nun aber steht eine Generalsanierung an. Die grösstenteils noch originalen Eichen-Spanten müssen ersetzt werden und auch das Rigg muss erneuert werden. 1,7 Millionen Euro müssen dafür aufgewendet werden, eine Summe, die der

und ein Zustupf für die "Zuversicht"

nur 150 Mitglieder zählende Verein niemals allein aufwenden kann. In der Hoffnung, dass die "Zuversicht" noch zahlreiche weitere Unterstützer findet, haben die Tall Ship Friends Switzerland nach dem entsprechenden Beschluss an ihrer Generalversammlung vom 14. August an Bord des Raddampfers "Neuchâtel" den Betrag von CHF 2000.-- (1'800 Euro) gespendet.

"Die *Zuversicht* steht für die Seefahrtsgeschichte der Ostsee", sagt Skipperin Meike Holland, "wir wollen sie unbedingt erhalten."

Beat Schenk

(Infos aus: Schöffelen/Böhm "Die letzten grossen Segelschiffe" Delius-Klasing 2010, sowie Zeitschrift "Yacht" 2/2021, S. 10)



Schoner "Zuversicht", vormals "Leo", Baujahr 1905, Länge über alles 30 Meter, Höhe Grossmast über Deck 24 Meter, 7 Segel, Segelfläche 300 m²

Foto ©schiffspotter.de



Foto zVg

30 Jahre Tall Ship Friends Switzerland Jubiläumsreise an die Escale à Sète

Bereits zum dritten Mal begehen wir ein Jubiläum am Meer. Nach den Reisen zur Hanse Sail 2012 in Rostock und ins holländisch-friesische Wattenmeer vor Harlingen 2017 wollen wir die "Escale à Sète 2022" erleben; ein maritimes Fest, das alle zwei Jahre stattfindet. Vom **11. April bis zum 18. April 2022** treffen sich historische Schiffe oder die klassischen Fischerboote mit den Lateinersegeln in der mediterranen Hafenstadt Sète. Tägliche Veranstaltungen, viel Musik und lokale Folklore feiern die Kultur des Mittelmeers.

Es ist immer noch möglich, sich für dieses Ereignis anzumelden bei urssteiner@epost.ch

Urs Steiner, Riedtalstrasse 15, 4800 Zofingen

Detailinformationen folgen Ende März



Le Don du Vent et La Grace

Foto Christian Ferrer, Wikimedia Commons

Die Kulturgeschichte der weltweiten Seefahrt unter Segeln

Beat Schenk: **Schiffe Menschen Ozeane**



84 Seiten, 78 Abbildungen, Format ca. 22x22 cm, gebunden und fadengeheftet
ISBN 978-3-907841-10-5,
Ladenpreis Fr. 34.–

Tall-Ship-Friends-Schweiz-Mitglieder erhalten das Buch zum reduzierten Preis von Fr. 25.–



Sommersonne oder Regenguss? Die Kappe mit unserem Vereinslogo
Fr. 25.–



Die Tasse für Masters and Commanders
Fr. 15.–,
2 Tassen
Fr. 25.–

...sowie weitere Souvenirs – vom Aufnäher bis zum praktischen Seesack – sind erhältlich bei TSF-Sekretär **André Zbinden**

Seine Adresse:
Sutter Druck AG,
CH-3818 Grindelwald
E-mail:
andre.zbinden56@gmail.com

Die nächste Generalversammlung der Tall Ship Friends Switzerland findet am **20. August 2022** statt

Geplant ist ein Rahmenprogramm am und auf dem Thunersee



DS Blümlisalp Foto Swissoptimist, Wikimedia Commons

Impressum

Tall Ship Friends Switzerland / Special

Redaktion & Design:

Beat Schenk, Spalentorweg 45,

CH-4051 Basel

Tel. P: 061 272 02 07

E-mail: mobe.schenk@bluewin.ch

Kontakt:

Tall Ship Friends Switzerland

Präsident:

Martin Zwahlen, Halteneeggweg 2

CH-3145 Niederscherli

Tel. G: 031 318 58 15 / P 031 849 06 66

E-mail: zwahlen@mz-mediation.ch

www.tallshipfriends.ch