



Trainee-Handbuch Segelschulschiff Sedov



Foto MSTU

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
Grundriss SEDOV	10
Segelriss einer Viermastbark	11
Segel – Terminologie / Bord Kommandos	15
Windstärken & Glasen	16
Technische Daten der SEDOV	17
Geschichte der SEDOV	19
Abläufe an Bord	20
Kleines Wörterbuch	23

Das Ausdrucken des Trainee – Handbuchs wird nur den gebuchten Trainees der Reisen auf der SEDOV gestattet.

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 SEDOV lief am 23. März 1921 als "Magdalene Vinnen II" auf der Kieler "Friedrich Krupp Germaniawerft" vom Stapel. Sie fährt heute als Segelschulschiff für die Murmansk State Technical University der russischen Fischereiflotte in Murmansk.

Auf dem größten Traditionssegler der Welt werden Berufsseeleute aller Sparten ausgebildet – Matrosen, nautische Offiziere, Maschinisten, Ingenieur-Offiziere, Funker und verschiedene Spezialisten für Fischerei. Die jungen Leute, die von verschiedenen Seeberufsschulen, Fachhochschulen und nautischen Akademien kommen, absolvieren an Bord der SEDOV 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 SEDOV 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 Blaumann), ein paar Halbschuhe oder Stiefel mit Absätzen mit. Turnschuhe sind im Rigg verboten (Rutschgefahr!), aber sonst o.k.

Der bordeigene Souvernirladen 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 Waschtage, gewechselt.



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

Lektüre: In der Bordbibliothek (geöffnet täglich von 20.00-21.00 Uhr 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 Traineemesse 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 SEDOV 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 6, 8, 10 und 12 Leute, Männer und Frauen gemeinsam. Es wird aber versucht, die Unterbringung nach Geschlechtern zu teilen, falls es belegungsmäßig möglich ist. Für Ihre Sachen haben Sie einen Spind von der Größe eines kleinen Bahnhofs-Schließfachs (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.

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 – Tuae, Schalter, Ausrüstung...

Regel 6: Ins Rigg oder auf den Bugsprit 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 wegen Verstosses gegen die MARPOL-Konvention (Meeresverschmutzung) bestraft werden.

Regel 8: Kein Alkohol / keine Drogen an Bord 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 leider manchmal die Maschine zu Hilfe nehmen wenn der Wind aus der falschen Richtung bläst. Sie wollen schliesslich 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, Deck waschen...

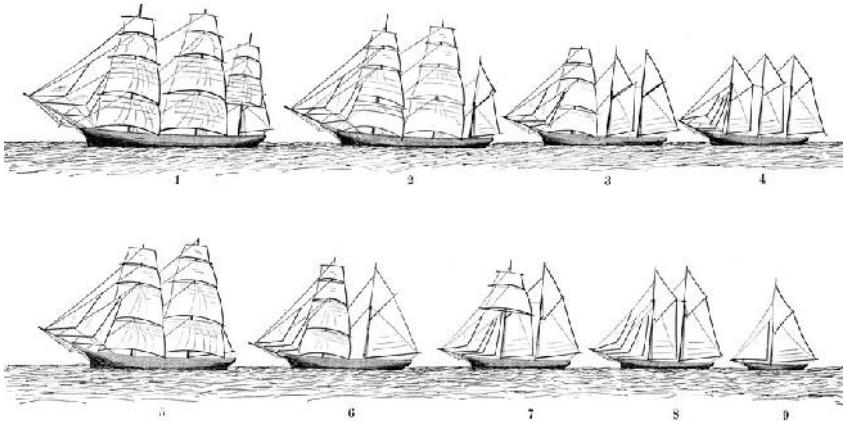
Noch ein paar Regeln für das sichere Arbeiten an Bord:

- ⚡ **Kein Lärm!** Schreien oder pfeifen Sie nur im Notfall und 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 an laufendem 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 makaberen 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

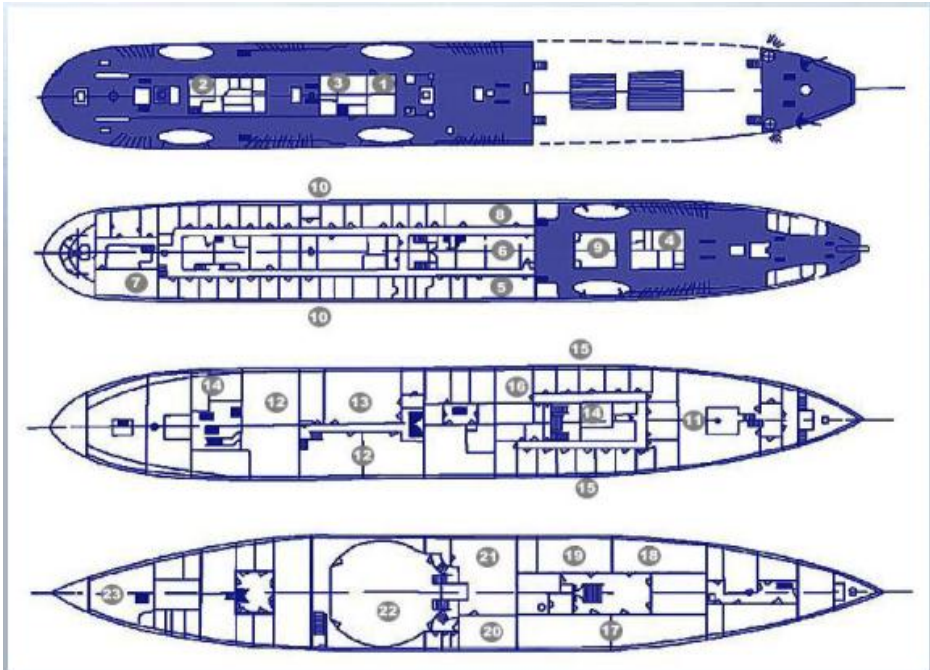
Plate 4



Nr.	Schiffstyp
1	Vollschiff
2	Bark – eine Bark hat immer 3 Masten, sonst ist es eine Vier-/Fünfmastbark
3	Barkentine – Fockmast mit Rahsegeln, 2 oder mehr Masten mit Schonensegeln
4	Dreimastschoner
5	Brigg (2 rahgetakelte Masten)

Nr.	Schiffstyp
6	Brigantine (einen rahgetakelten und einen schonergetakelten Mast)
7	Topsegelschoner – Der Fockmast trägt ein oder mehrere Rahsegel.
8	Schoner (2 schonergetakelte Masten, der hintere höher als der vordere)
9	Jacht – dafür gibt es je nach Herkunft viele verschiedene Bezeichnungen

Grundriss der SEDOV



Poopdeck:	1 Navigationsraum, 2 Funkraum, 3 Kapitänsräume
Oberdeck:	4 Hospital, 5 Offiziersmesse, 6 Kombüse 7 Sanitärräume für Mitsegler, 8 Mannschaftsmesse, 9 Souvenir-Shop, 10 Mannschaftskabinen
Unterdeck:	11 Unterkünfte Kadetten, 12 Unterkünfte Mitsegler 13 Essensraum für Kadetten und Mitsegler, 14 Sanitärräume für Crew, 15 Unterkünfte Crew, 16 Bäckerei
Plattformdeck:	17 Klassenräume, 18 Fitnessraum, 19 «Lenin-Raum», Club für Mitsegler, 20 Schiffsmuseum, 21 Kapitänssalon, 22 Kinosaal, 23 Maschinenraum



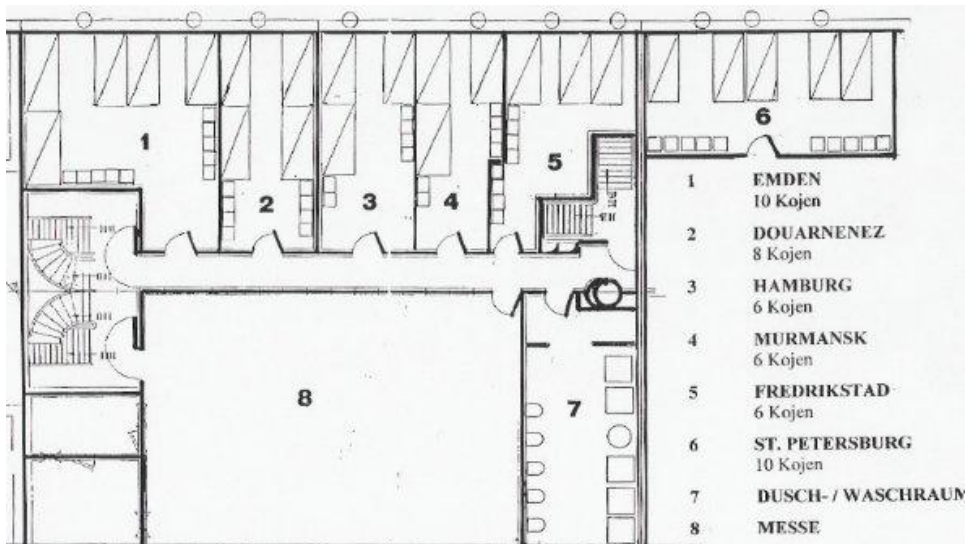
Traineeunterkünfte

Insgesamt gibt es nun für 46 Trainees 2 x 10-Bett Kabinen, 1 x 8-Bett Kabinen sowie 3 x 6-Bett Kabinen. Auf dem gleichen Gang befindet sich der neue Wasch- und Duschaum.

In allen Kabinen gibt es für jeden Trainee eine große Schublade unter dem Bett sowie einen Spind. In der Nähe der Steckdosen (220 V) befindet sich für jeden ein extra Schapp für Klein-Elektrogeräte oder Ladegeräte.

Die Toilettenanlagen sind nach wie vor separat und für weibliche und männliche Trainees getrennt.

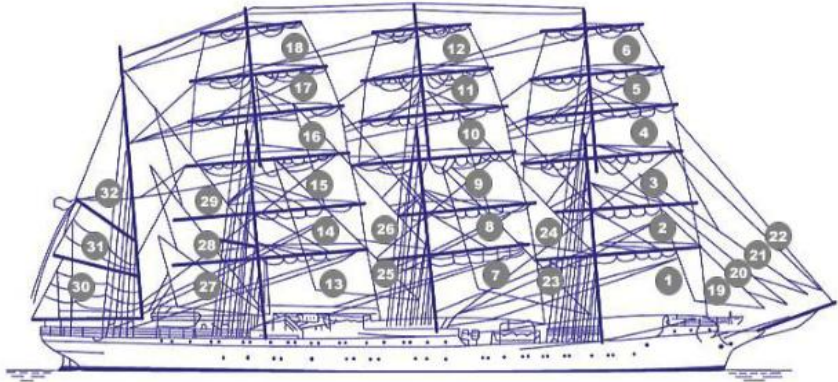
Kabinenplan der Traineeunterkünfte





Segelriss der Viermastbark SEDOV

Die Masten



Bugsprit – {Bushprit} (Segel 19-22) / Fockmast – {fok-
 matshta} (Segel 1-6) / Großmast – {pjerwaja grotmatshta} (Segel
 7-12) / Kreuzmast – {wtaraja grotmatshta} (Segel 13-18) /
 Besanmast - {Bisanmatshta} (Segel 30-32)

Die Segel

Deutsch	English
1 Focksegel	1 Foresail (fore course)
2 Voruntermars	2 Lower fore topsail
3 Vorobermars	3 Upper fore topsail
4 Vorunterbram	4 Lower fore topgallant
5 Voroberbram	5 Upper fore topgallant
6 Vorroyal	6 Fore royal
7 Großsegel	7 Mainsail (main course)
8 Großuntermars	8 Lower main topsail
9 Großobermars	9 Upper main topsail
10 Großunterbram	10 Lower main topgallant
11 Großoberbram	11 Upper main topgallant
12 Großroyal	12 Main royal
13 Kreuzsegel	13 Mizzen sail (mizzen course)
14 Kreuzuntermars	14 Lower mizzen topsail

15 Kreuzobermars	15 Upper mizzen topsail
16 Kreuzunterbram	16 Lower mizzen topgallant
17 Kreuzoberbram	17 Upper mizzen topgallant
18 Kreuzroyal	18 Mizzen royal
19 Vorstengestagsegel	19 Fore topmast staysail
20 Innenklüver	20 Inner jib
21 Außenklüver	21 Outer jib
22 Fliieger	22 Flying jib
23 Großstengestagsegel	23 Main topmast staysail
24 Großbramstagsegel	24 Main topgallant staysail
25 Kreuzstengestagsegel	25 Mizzen topmast staysail
26 Kreuzbramstagsegel	26 Mizzen topgallant staysail
27 Besanstagsegel	27 Jigger staysail
28 Besanstengestagsegel	28 Jigger topmast staysail
29 Besanbramstagsegel	29 Jigger topgallant staysail
30 Unterbesan	30 Lower spanker
31 Oberbesan	31 Upper spanker
32 Besangaffeltopsegel	32 Gaff topsail

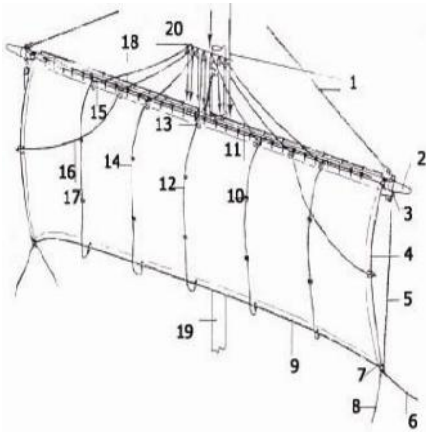
Russische Bezeichnung der Segel

Royal – {bombramsel} / Oberbramsegel – {werchnij
bramsel} / Unterbramsegel – {nishnij bramsel} / Obermarssegel –
{werchnij marssel} / Untermarssegel – {nishnij
marssel} / Fock - {fok} / Großsegel - {grotsel} / Bagien – 2-
{grotsel wtarowa grota} / Unterbesan – {nishnij bisan} /
Oberbesan – {werchnij bisan} / Besantopsegel –
{bisantopsel}

Notizen:

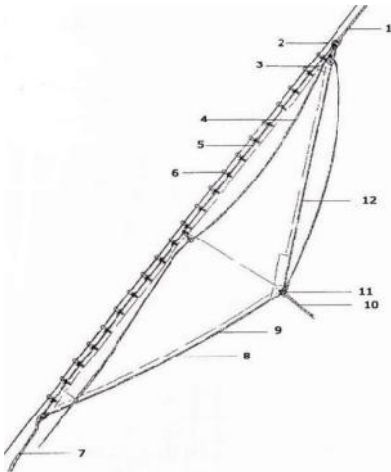


Das Rahsegel



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 Mittulgording
15 Jackstag	16 Nockgording
17 Außengording	18 Handstag
19 Mast	20 Marssaling

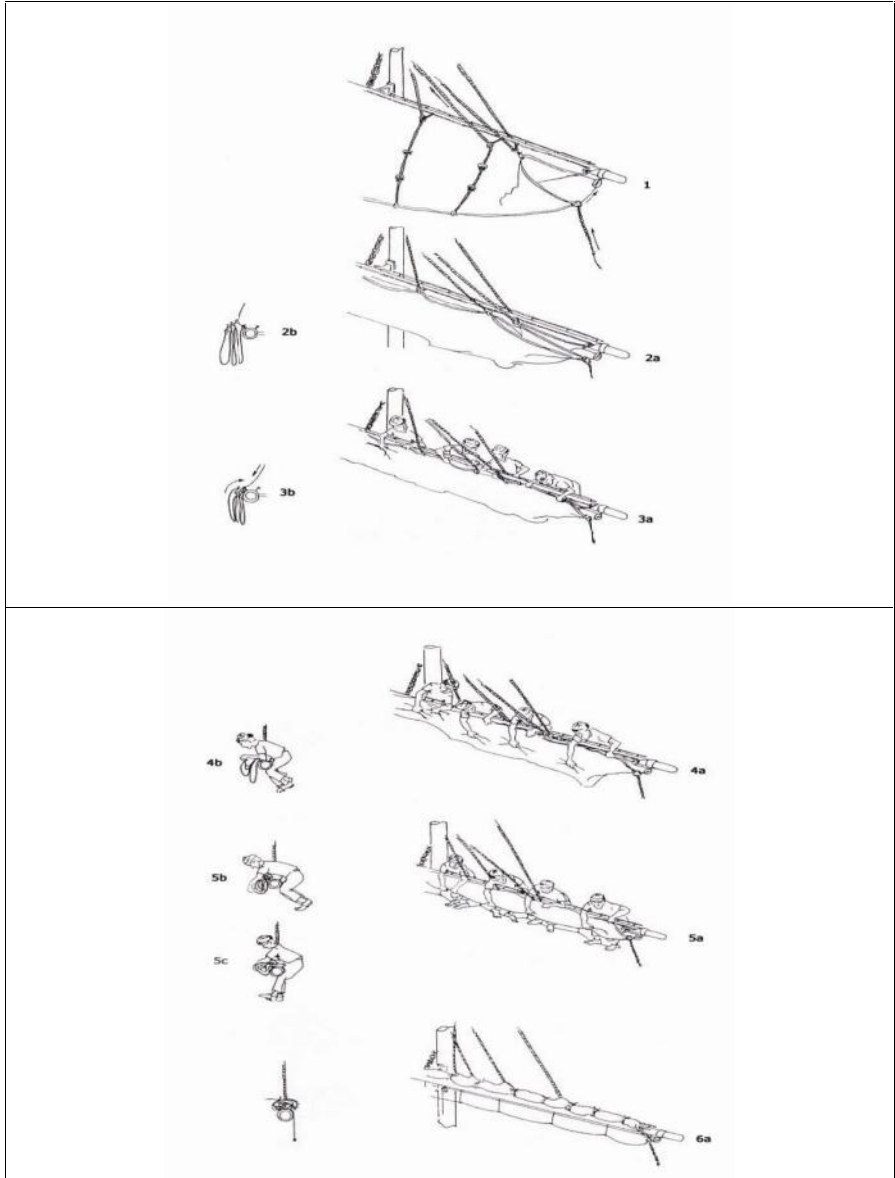
Das Stagesegel



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



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	Portboard
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'	Stagsel	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 Hauling
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

Schiffsdaten der SEDOV

Andere Namen:	»Magdalena-Vinnen« 1921-1936 »Kommodore Johnsen« 1936-1948 »Sedov« ab 1948
Schiffstyp:	Viermastbark
Takelung:	Bark
Anzahl Masten:	4
Schiffskörper:	Stahl
Bauwerft:	Krupp Germania Werft, Kiel
Baunummer:	372
Stapellauf:	23. März 1921
Eigentümer:	Baltic State Academy for Fishing Fleet (BSAFF), Kaliningrad
Heimathafen:	Kaliningrad, Russland
Flagge:	Russland (RU)
IMO-Nummer:	7946356
MMSI-Nummer:	273510000
Rufzeichen (Call Sign):	UELO
GT (Gross Tonnage):	3432 t.
DWT (Deadweight):	1171 t.
Länge über alles:	117,5 m, Schiffskörper 102 m



Breite des Rumpfes:	14,7 m.
Tiefgang:	6,2 m.
Höhe der Masten:	58 m über Wasser
Segelfläche:	4.150 qm ²
Antriebsmaschinen:	Wärtsilä 2.200 PS
ständige Besatzung und Kadetten:	55 / 110 Personen
Kapazitäten bei Ausbildungsreisen:	44 Personen (zählende Gäste - Trainees)
Unterbringung der Trainees bei Segelfahrten mit Übernachtung an Bord:	in Mannschaftskabinen zu je 6, 8, 10 und 12 Betten
Kapazitäten bei Tagesfahrten (Unterbringung an Wetterdeck)	ca. 180 Personen
Unterbringung der Gäste bei Charterfahrten im Schiff:	ca. 120 Personen im Auditorium und Schiffsbar
Verwendung:	Schulschiff / Charterschiff



Geschichte der SEDOV **(ex Kommodore Johnson, ex Magdalena Vinnen)**

Die Viermastbark "STS Sedov" - so 1946 zu Ehren des berühmten russischen Polarforschers Georgij Jakowlewitsch Sedov benannt- ist das größte traditionelle Segelschiff der Welt. Nur der Fünfmaster „Royal Clipper“ ist größer, aber eben ein Neubau!

Die STS SEDOV lief am 23. März 1921 als "Magdalene Vinnen II" auf der Kieler "Friedrich Krupp Germaniawerft" vom Stapel. Sie war das zweite nach der Ehefrau des Bremer Reeders Friedrich Adolf Vinnen benannte Schiff, das für die Reederei F. A. Vinnen in Bremen segelte. Sie wurde bis 1931 in der chilenischen Salpeterfahrt eingesetzt wobei sie mehrmals Kap Hoorn umrundete. Nach 1931 transportierte das Schiff Weizen von Australien nach Deutschland.

Im Jahr 1936 wurde der Viermaster vom Norddeutschen Lloyd erworben und als frachttragendes Segelschulschiff eingesetzt. Dabei erfolgte die Umbenennung in „Kommodore Johnsen“ - nach dem HapagLloyd-Kapitän Kommodore Nicolaus Johnsen.

Während des Zweiten Weltkrieges diente das Schiff als Hilfstransporter. Nach dem Krieg gelangte sie in britischen Besitz und

am 20. Dezember 1945 als Reparationszahlung in die Sowjetunion, die sie nach Odessa verlegte. Im Januar 1946 erhielt sie ihren heutigen Namen. Von 1952 bis 1957 diente die Sedow als Schulschiff der sowjetischen Marine. Mehrere Freundschaftsbesuche unter verschiedenen Marinekapitänen führten sie nach Südamerika und Afrika. Von 1957 bis 1966 war sie, mit Kadetten an Bord, als ozeanographisches Forschungsschiff im Atlantik unterwegs. In dieser Zeit wurde das komplette laufende Gut nach den originalen Takelplänen erneuert. 1966 wechselte sie zu ihrem neuen Eigner, dem sowjetischen Fischereiministerium über. Zwischen 1975 und 1981 lag sie dann in der

Marinewerft Kronstadt im Trockendock, wo sie komplett überholt und modernisiert wurde. Seit dem fährt die «STS Sedov» als reines Schulschiff. Seit 1986 können auch Interessierte als aktiver Teil der Besatzung mitsegeln.



Die Abläufe an Bord

Wie schon in der Einleitung erwähnt, ist die SEDOV heute ein reines Segelschulschiff. Die Ausbildung der Kadetten, wie die jungen 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 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 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 SEDOV 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 Rettungsanwärter (russisch 'Feldsher', abgeleitet vom deutschen Wort 'Feldscher').

Die gesamte Ausbildung an Bord steuert der Leitende Ausbildungs-offizier (russ. PomPoUch - Pomoshnik kapitana po uchebnoe rabote – 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 Obermaschinenisten, einigen Maschinenisten und Kadetten. Zum Team des Leitenden Ingenieurs gehören auch der Elektro-Ingenieur mit seinen Elektrikern und der Ingenieur für Kühl- und Klimatechnik. Unter den Maschinenisten gibt es qualifizierte Schweißer und Maschinenschlosser.

